ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

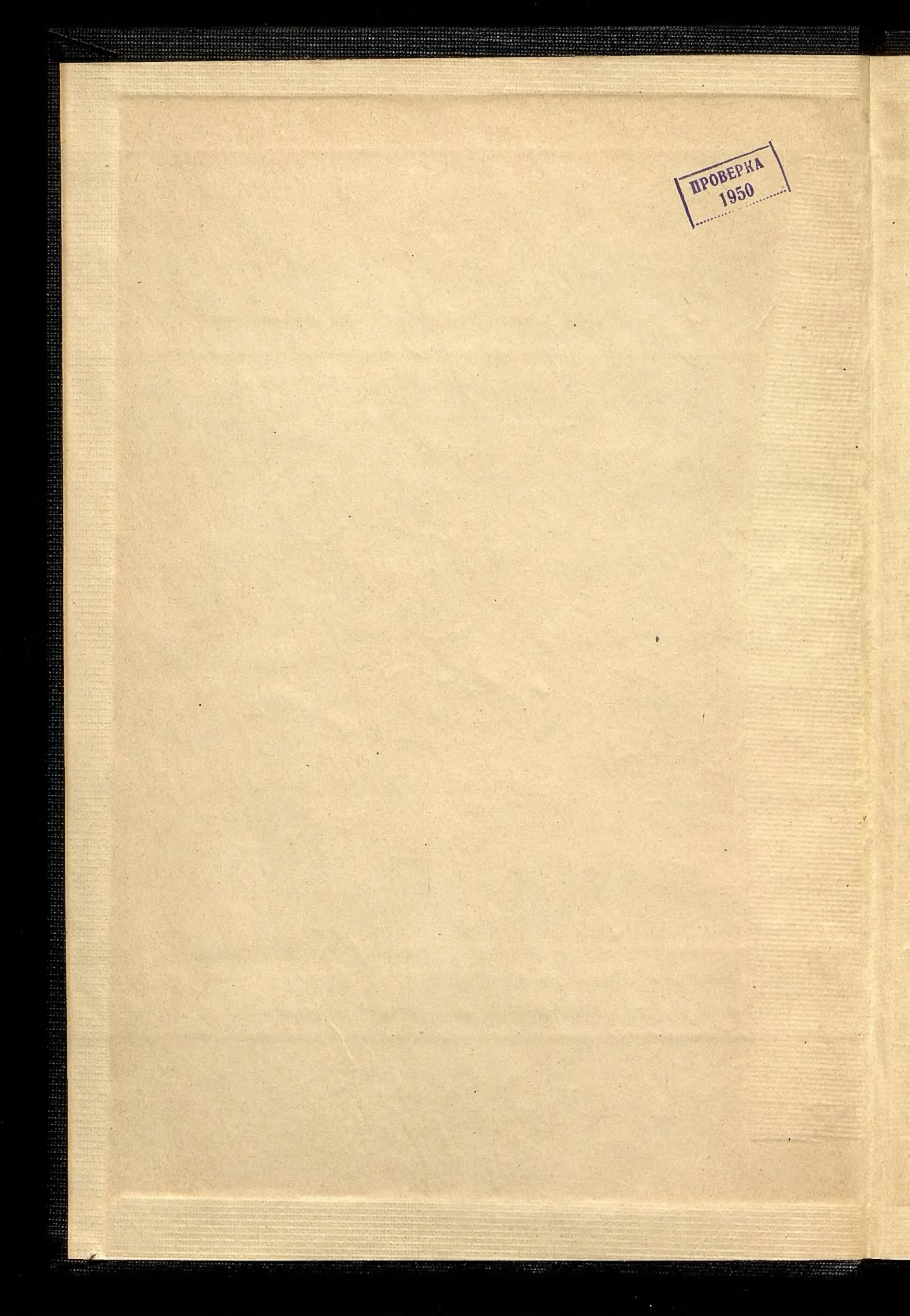
ОБЗОР СОСТОЯНИЯ И РАБОТЫ

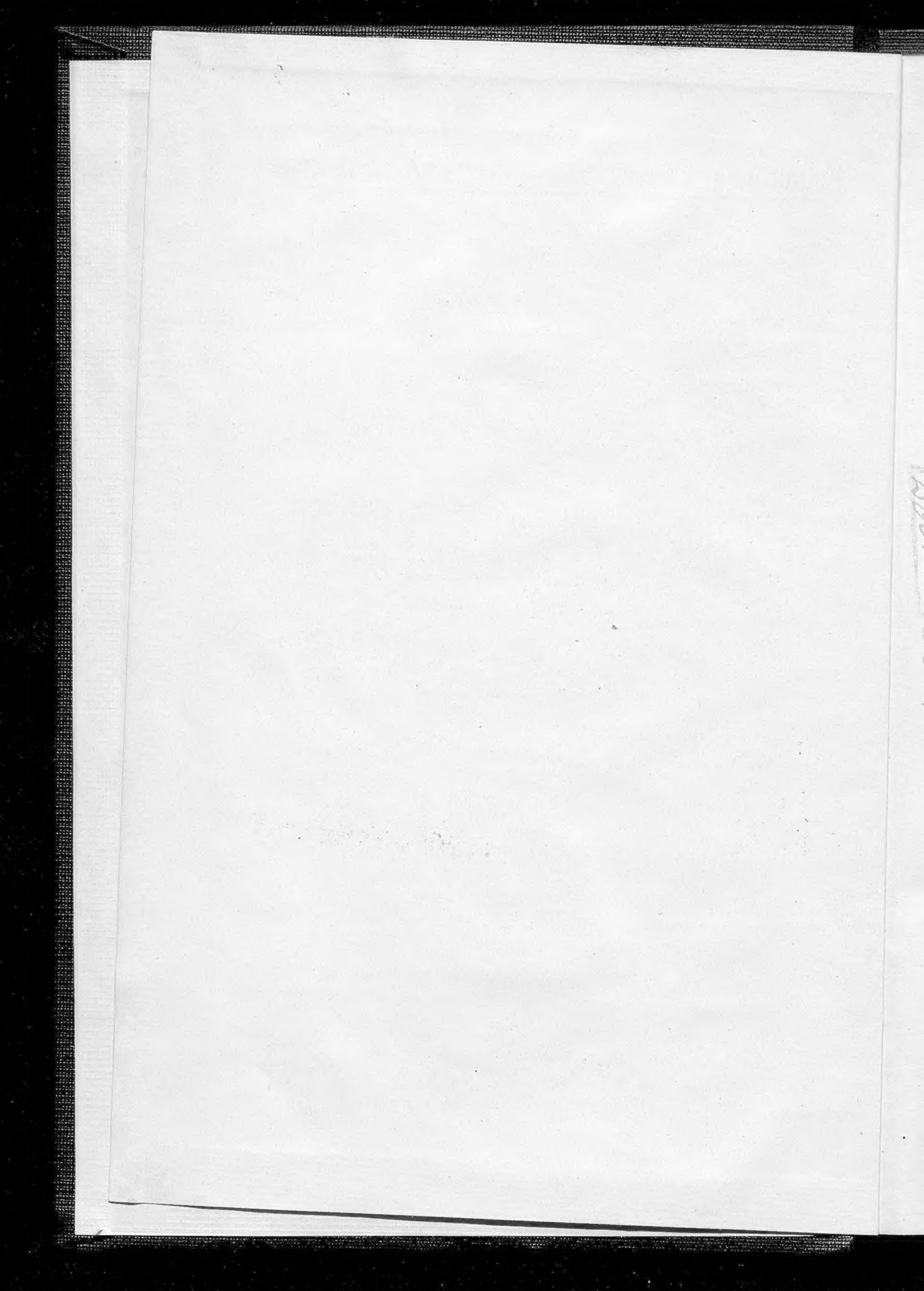
МЕЖДУ

VI и VII

СЪЕЗДАМИ СОВЕТОВ СОЮЗА ССР

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ


ПРОВЕРКА
1950



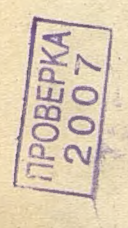
Пролетарии всех стран соединяйтесь!

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

МЕЖДУ VI и VII СЪЕЗДАМИ СОВЕТОВ СССР

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

ОБЗОР СОСТОЯНИЯ И РАБОТЫ





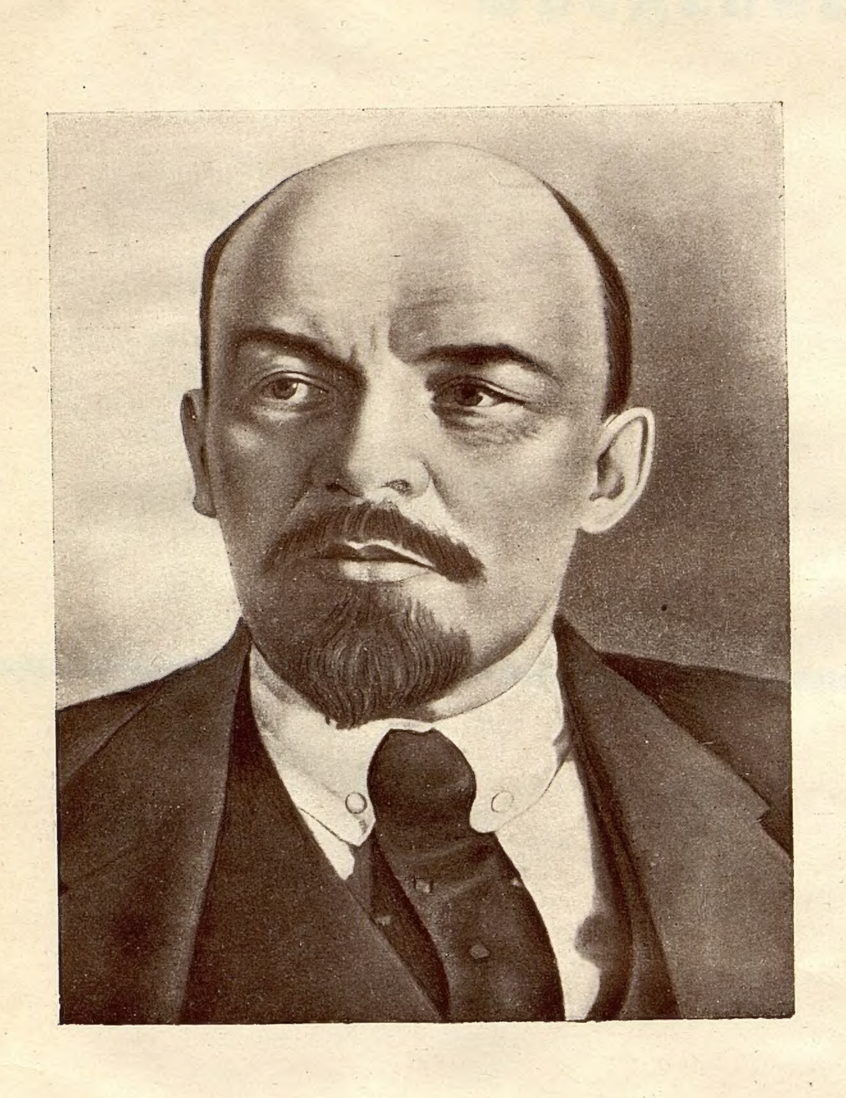


ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ТРАНСПОРТНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ 1935

Отв. редактор П. В. ПОСПЕЕВ
Техн. редактор В. П. ДУЛЬНЕВ

Уполн. Главлита В-16097 ЖДИЗ 1557 Ж 86 Зак. тип. 8838
Тираж 4000 экз. Разм. бум. 62×94 — 1/16 — 8 п. л. 52400 зн. в п. л.
Сдано в производство 8/I 1935 г. Подписано к печати 19/I 1935 г.

5-я типография Трансжелдориздата НКПС. Москва, Каланчевский тупик, д. 3/5.
Карта отпечатана в 1-й типо-лит. Трансжелдориздата. Б. Переяславская, 46.
Обложка и форзац работы худ. И. Г. Брюлина. Заставки худ. Э. Визина.



Введение

В период между VI и VII Всесоюзными Съездами Советов Союз ССР прошел огромный путь бурного хозяйственного и культурного подъема, добился огромных результатов в деле строительства социализма. В эти годы в беспощадной борьбе с классовым врагом, в борьбе со всеми извращениями генеральной линии партии рабочий класс Советского союза, под руководством партии большевиков и ее ленинского ЦК, во главе с вождем мирового пролетариата тов. Сталиным, завершил построение фундамента социалистической экономики и победоносно строит бесклассовое социалистическое общество в нашей стране.

За это время большие технические и организационные изменения произошли и на ж.-д. транспорте.

Общая эксплоатационная длина сети увеличилась с 78 тыс. км до 83 тыс. км, в том числе протяжение двухпутных магистралей выросло с 16 тыс. км до 21 тыс. км. На 18 тыс. км увеличилась длина рельсовой колеи нашей ж.-д. сети (включая станционные пути). Общая тяговая сила грузовых паровозов выросла за это время на 27,5%. Парк грузовых вагонов в физических единицах увеличился на 8,7%, а его общая грузоподъемность — на 17%.

Протяжение электрифицированных ж.-д. линий на нашей сети за эти годы возросло до 379 км. Впервые наши железные дороги получили автоматическую блокировку, оборудование которой в два раза увеличивает пропускную способность двухпутных линий. К концу 1934 г. протяжение автоблокировки на ж.-д. сети превысило уже 2,5 тыс. км.

Кроме мощных грузовых паровозов сер. Э железные дороги за эти годы получили свыше 200 новых мощных современных грузовых паровозов, названных именем тов. Ф. Дзержинского— «ФД». Началось поступление на сеть и новых мощных пассажирских паровозов, носящих великое имя тов. Сталина—«ИС».

Решающие результаты получены в деле внедрения таких важнейших реконструктивных мероприятий, как переход движения на автоматическое торможение, охват всей сети диспетчерским поездным командованием и т. д.

В результате работ по усилению материально-технического вооружения наши железные дороги существенно окрепли и прочно встали на путь коренной технической их реконструкции.

За отчетные годы по указаниям партии и правительства была проведена и большая организационная перестройка на ж.-д. транспорте.

В управленческих аппаратах НКПС и дорог были ликвидированы функциональные отделы с передачей их функций основным отраслевым оперативным управлениям в НКПС и службам— на дорогах. В результате ряда организационных мероприятий значительно возросло и укрепилось значение дороги как основной хозяйственной единицы ж.-д. транспорта и значение ответственных оперативных руководителей отдельными отраслями ж.-д. хозяйства.

Громоздкие и превратившиеся по существу в маленькие дирекции управления эксплоатационных районов были реорганизованы в управления эксплоатационных отделений с сосредоточением их внимания на руководстве эксплоатационной работой.

В итоге значительно упрощен и сжат непомерно громоздкий и разбухший управленческий аппарат ж.-д. транспорта, уменьшившийся после его реорганизации на 11 тыс. чел.

Особенно резко отстававшее вагонное хозяйство было выделено в самостоятельную отрасль, с организацией Центрального управления вагонного хозяйства в НКПС и соответствующих вагонных служб на дорогах.

В целях решительного усиления политической партийно-массовой работы на ж.-д. транспорте были созданы политотделы на дорогах и введен институт парторгов в низовых производственных звеньях (станции, депо, заводы) с организацией в НКПС Центрального политического управления.

Существенно укреплено техническое руководство в низовых звеньях железных дорог путем переброски туда инженеров и техников из аппаратов НКПС и управлений дорог. Сейчас непосредственно на линии и на производстве работают две трети всего инженерно-технического персонала ж.-д. транспорта, в то время как до июльских (1933 г.) решений партии и правительства две трети инженерно-технических работников сидели в управленческих аппаратах.

За последнее время в целях достижения большей оперативности в руководстве и приближения его к низовому звену были проведены значительные работы по разукрупнению дорог и эксплоатационных отделений. После июльских решений партии и правительства по транспорту выделены пять новых самостоя-

тельных дорог (Донецкая, Окружная, Восточно-Сибирская, Южно-Уральская, Оренбургская). Разукрупнение дорог снизило среднюю эксплоатационную длину сети, объединяемую одним управлением дороги, с 3 600 км до 2 970. Кроме того на основе проводимого сейчас строительства мощной углевозной магистрали Москва—Донбасс, дающей новый ж.-д. выход для донецких углей на север, создана самостоятельная дорога Москва—Донбасс.

Количество эксплоатационных отделений в результате произведенного их разукрупнения достигло 150 вместо 122 эксплоатационных районов, существовавших в 1933 г. Средняя длина сети, приходящаяся на одно эксплоатационное отделение, соответственно сократилась с 679 км до 543.

Заметно выросла за отчетный период работа ж.-д. транспорта. В 1934 г. железные дороги перевезли 317 млн. тонн грузов против 239 млн. тонн в 1930 г., т. е. увеличили за это время свой грузооборот на 33%. В том числе за один только 1934 г. грузооборот вырос на 49 млн. тонн, или на 18%. В тонно-километровом выражении рост грузовой работы ж.-д. транспорта за эти годы значительно выше и составляет 53% (134 млрд. т/км в 1930 г. и 205 млрд. т/км в 1934 г.). Последнее объясняется существеннным ростом за этот период средней дальности ж.-д. перевозок грузов, которая с 561 км в 1930 г. повысилась до 646 км в 1934 г.

Однако этот рост грузооборота совершенно недостаточен для полного удовлетворения потребностей страны в перевозках.

За отчетные годы продукция важнейших отраслей промышленности, дающих основную массу грузов, возросла в два раза и более. Так, продукция каменного угля с 1930 г. по 1934 г. выросла на 92%, в том числе кузбасского угля—более, чем в три раза. Добыча железной руды увеличилась на 103%, выплавка чугуна тоже более чем удвоилась. Огромный разворот получили машиностроение, химическая промышленность и другие отрасли. Крупный рост продукции дает, особенно за последние два года, и сельское хозяйство.

Огромные изменения в размещении производительных сил страны, широкое капитальное строительство, рост производства промышленности и сельского хозяйства, рост потребления трудящихся и подъем их культурно-бытового уровня резко повысили требования страны к ж.-д. транспорту.

Ж.-д. транспорт не сумел полностью удовлетворить этих растущих требований. Из года в год нарастал его долг стране. Увеличивались остатки невывезенных грузов. Не справлялись железные дороги и с возросшими перевозками пассажиров. Позорно выросло количество аварий и крушений. Нарастала запущенность в путевом, вагонном хозяйстве и др. Недопустимо разбросанным фронтом проходило капитальное строительство.

Транспорт стал «узким местом» народнохозяйственного развития.

Между тем значение транспорта в народном хозяйстве огромно. «Ж.-д. транспорт является главным нервом экономической жизни страны, материальной опорой для связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, между различными областями СССР, наконец—для связи между тылом и фронтом. Ослабление ж.-д. транспорта, перебои в его работе означают в виду этого ослабление всего народного хозяйства, ослабление и подрыв обороноспособности страны» (из постановления ЦК ВКП(б) о политотделах на ж.-д. транспорте).

При недостаточном объеме работы всего железнодорожного транспорта в целом отдельные передовые дороги Союза,—Екатерининская, Мурманская,—значительно улучшают свою работу и успешно выполнили в 1934 г. годовой план перевозок. Уже не мало отделений и много станций на сети железных дорог, научившихся неплохо работать и выполняющих полностью государственный перевозочный план.

Это говорит о том, что на ж.-д. транспорте имеются все возможности для выполнения плана, имеются огромные не использованные резервы для того, чтобы работать лучше и возить много больше, чем сейчас. Мы все еще не научились полностью использовать каждый имеющийся паровоз и вагон, полностью использовать пропускную способность ж.-д. линий.

«Не может быть сомнения, что все эти виды транспорта могли бы работать много лучше, если бы органы транспорта не болели известной болезнью, называемой канцелярско-бюрократическим методом руководства. Поэтому кроме того, что нужно помочь транспорту людьми и средствами, задача состоит в том, чтобы искоренить в органах транспорта бюрократически-канцелярское отношение к делу и сделать их более оперативными» (Сталин).

Центральный комитет партии и правительство в своих июльских решениях в 1933 г., разработанных под непосредственным руководством тов. Сталина, с исчерпывающей полнотой и предельной ясностью вскрыли причины неудовлетворительной работы ж.-д. транспорта.

В этих решениях было подчеркнуто, что основной причиной плохой работы железных дорог явились недостатки руководства, организационные недостатки, канцелярско-бюрократический метод руководства железными дорогами.

ЦК ВКП(б) и СНК СССР указали на недопустимую уравниловку в системе заработной платы на ж.-д. транспорте, осложненную к тому же крайней многочисленностью и дробностью норм выработки и расценок. При этом бо́льшую заработную плату получали работники управленческих канцелярий, а меньшую—работники низовых производственных звеньев.

Было указано на функциональное построение аппарата, создающее обезличку в управлении и ответственности, подрывающее подлинное единоначалие; на руководство, сводившееся к даче общих директив вместо повседневной проверки исполнения этих директив.

ЦК ВКП(б) и СНК СССР подчеркнули недопустимо низкую трудовую дисциплину железнодорожников, расхлябанность в работе, приводящую к многочисленным авариям и крушениям, отсутствие надлежащей, революционной бдительности к проискам классового врага, наличие на ж.-д. транспорте таких коммунистов, которые не изучают порученного им дела, не выполняют своей авангардной роли, не умеют возглавить производственной активности ударников.

Указав на недостатки работы железных дорог, правительство и партия потребовали немедленного и полного устранения этих недостатков, четко определив нужные организационные формы, пути и методы решительного улучшения всей работы ж.-д. транспорта.

Для политического обеспечения работы по скорейшему изжитию отмеченных в июльских решениях недостатков Центральный комитет партии в созданные им на транспорте политотделы послал лучших партийцев.

Неослабное внимание, уделяемое транспорту руководящими органами партии и правительства и лично тов. Сталиным, создало все необходимые предпосылки для решительного улучшения работы железных дорог.

Ж.-д. транспорт имеет сейчас развернутую программу конкретных действий, развернутую программу борьбы за подъем всей своей работы на требуемый страной высокий уровень.

И там, где эта борьба ведется по-большевистски, где не формально, а по существу и глубоко претворяются в жизнь указания тов. Сталина, решения ЦК ВКП(б) и СНК СССР и жестко искореняются отмеченные правительством и партией недостатки,—там мы имеем уже значительные улучшения в работе и выполнение государственных планов перевозок. Эти улучшения стали особенно заметными после постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) о планировании перевозок и улучшении работы местных органов НКПС в марте 1934 г.

Там же, где реализация указаний партии проходит формально, где не сломлено сопротивление перестройке со стороны коснобюрократических элементов аппарата,—там попрежнему работа идет плохо, трудовая дисциплина низка, происходят позорные аварии и крушения и т. д., и т. п.

Ж.-д. транспорт в целом все еще работает неудовлетворительно, все еще не изжил до конца недостатков в работе, указанных в решениях партии и правительства. Для того, чтобы полностью обеспечить потребности страны в перевозках, все

железнодорожники, весь ж.-д. транспорт в целом должны сейчас равняться по лучшим передовым станциям, депо, участкам, решительно подтягивая свои отстающие звенья.

XVII съездом ВКП(б) и решениями ЦИК и СНК СССР определены огромные задачи, стоящие перед ж.-д. транспортом во втором пятилетии. Намечена грандиозная программа технической реконструкции, превращающей наш ж.-д. транспорт в передовой, технически совершенный транспорт, достойный могучей социалистической страны.

В течение второго пятилетия должно быть электрифицировано 5 тыс. км ж.-д. линий; 8,3 тыс. км железных дорог оборудуются автоблокировкой. Укладка вторых путей должна быть произведена на протяжении 9,5 тыс. км. Мощное развитие получают станции и узлы, увеличивающие протяжение своих путей на 8,5 тыс. км. На 20 тыс. км вырастает длина ж.-д. сети, уложенной тяжелыми типами рельсов, рассчитанными на пропуск нового, мощного подвижного состава.

Парк локомотивов за второе пятилетие возрастает на 5,1 тыс. единиц при одновременном переходе к мощным совершенным типам локомотивов. Мощные паровозы ФД и ИС должны стать основными единицами в наших паровозных парках.

Парк грузовых вагонов кроме общего его увеличения за счет интенсивного пополнения большегрузными вагонами полностью должен быть переведен на автоторможение. Не менее половины парка за пятилетие должно быть оборудовано автосцепкой.

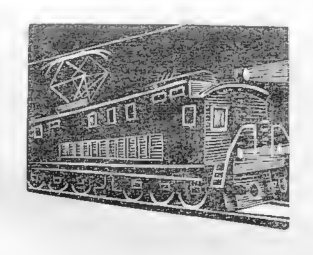
Выполнение этих ответственных заданий требует максимальной четкости в работе, большевистской мобилизованности всех железнодорожников в борьбе за проведение в жизнь решений партии и правительства.

Между тем прошедшие два года второй пятилетки свидетельствуют об угрожающем отставании на ряде важнейших участков реконструкции транспорта. Сильно отстают работы по расширению ж.-д. сети (за два года сдано в эксплоатацию всего 1,4 тыс. км новых ж.-д. линий), работы по электрификации железных дорог (электрифицировано за два года 317 км), работы по укладке тяжелых рельсов и реконструкции шпального и баластного хозяйства. Чрезвычайно медленно продвигается дело с оборудованием вагонов автосцепкой. Продолжаются значительные недопоставки промышленностью подвижного состава, оборудования, материалов и т. д.

Это обязывает железнодорожников в оставшиеся три года пятилетки с удесятеренной энергией драться за реконструкцию транспорта, чтобы полностью перекрыть все недоделки истекших двух лет. Это обязывает вместе с тем и заводы промышленности, поставляющие средства производства ж.-д. транспорту, решительно улучшить свою работу, добиться полного и доброкачественного выполнения заказов транспорта.

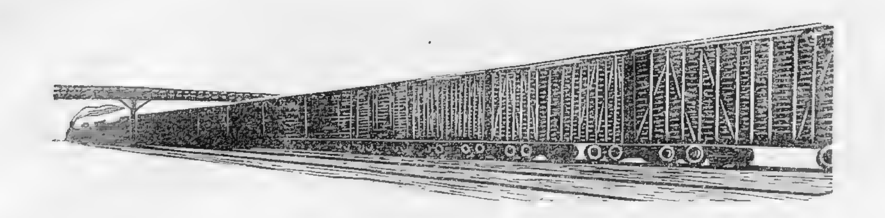
В этом—залог того, что те первые признаки улучшения работы железных дорог, которые выявились сейчас в результате выполнения указаний партии и правительства по транспорту, получат в ближайшее время дальнейшее мощное развитие, и железнодорожный транспорт встретит вполне подготовленным новый рост перевозочной работы.

Путем решительного искоренения организационных недостатков работы, в борьбе за оперативность руководства, за полную ликвидацию канцелярщины, бюрократизма в управлении, за укрепление материально-технической базы и техническое перевооружение железных дорог большевики и беспартийные активисты железных дорог, подхватив передовой почин отдельных производственных звеньев и лучших энтузиастов-ударников, могут и должны превратить социалистический транспорт из отстающего в передовой участок хозяйства великой Страны Советов.





РАБОТА
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ



Перевозки грузов

За отчетный период ж.-д. транспорт значительно увеличил размеры перевозок грузов. Это увеличение характеризуется следующими данными:

Годы / Дата	1930	1931	1932	1933	1934 (предварит.)	1934 г. в % к 1930 г.
Средне-суточная погрузка (тыс. вагонов)	46,3	49,4	51,4	51,2	55,8	120,5
Отправлено грузов (млн. тонн)	238,7	258,3	267,9	268,1	317,0	132,8
Средняя дальность перевозки грузов (километров)	561	589	632	632	646	115,2
Пробег грузов (млрд. тонно-километров)	133,9	152,1	169,3	169,5	204,8	152,9

Средне-суточная погрузка вагонов за истекшие четыре года возросла на 20,5%, а число отправленных тонн увеличилось за это время на 32,8%.

Больший рост грузооборота по числу отправленных тонн в сравнении с ростом размеров погрузки, выражаемой числом вагонов, объясняется увеличением размеров средней нагрузки вагона: в 1930 г.—14,1 тонны, в 1934 г.—15,5 тонны. Это повышение нагрузки вагона объясняется, с одной стороны, тем, что средняя грузоподъемность одного вагона (на ось) повысилась с 1930 г. по 1934 г. на 7,6%, с другой,—тем, что в связи с индустриализацией Союза состав грузооборота изменялся таким образом, что значение тяжеловесных грузов, — угля, руды, металла, дающих

большую загрузку вагонов, непрерывно возрастало. Свою долю улучшения внесла также и рационализаторская работа в области более полного использования грузоподъемности вагонного парка.

Изменения в размещении производительных сил в стране и включение в общий товарооборот Союза новых масс грузов, появившихся в результате развития промышленности и сельского хозяйства в отдаленных районах и в связи с созданием второй угольной металлургической базы Союза на Востоке, значительно повысили среднюю дальность перевозок грузов. Поэтому общий объем перевозочной работы железных дорог по количеству тонно-километров груза возрос по сравнению с 1930 г. еще больше,—на 52,9%. Как следствие, возросла напряженность работы дорог сети.

Преимущества социалистического транспорта перед капиталистическим в деле использования технических средств особенно рельефно выявляются при сопоставлении напряженности работы железных дорог СССР и крупнейших капиталистических стран,— США и Германии. Напряженность работы железных дорог СССР в 1934 г. значительно превышает уровень, достигнутый в этих капиталистических странах даже в период наиболее высокой конъюнктуры, — в 1928—1929 гг.

Показатели	СССР			США			Германия		
	1930 г.	1934 г.	Отношение 1934 г. к 1930 г в %	1929 г.	1933 г.	Отношение 1933 г. к 1929 г. в %	1929 г.	1933 г.	Отношение 1933 г. к 1929 г. в %
Средне-годовая густота движения на 1 км эксплоатац. длины:									
а) грузов (в тыс. тонн)	1 738	2 461	141,7	1 930	1 090	56	1 524	974	64
б) пассажиров (в тыс. пассажиров) . .	672	860	128,0	135	71	53	909	582	64

По напряженности перевозочной работы в среднем на один километр сети железные дороги СССР с 1931 г. занимают первое место в мире, и в 1934 г. наша сеть железных дорог оставила уже далеко позади тот максимальный уровень, который был достигнут в США в наилучший для них 1929 год.

За отчетный период произошли значительные изменения в структуре грузооборота железных дорог и в его размещении на территории Союза.

Удельный вес промышленного производства в общей сумме промышленной и сельскохозяйственной продукции, составлявший в 1913 г. 40,6% и в 1930 г. 61,6%, повысился в 1933 г. до 70,4%. В соответствии с этим вырос удельный вес промышленных грузов в грузообороте железных дорог: с 75,8% в 1913 г. и 80,9% в 1930 г. до 85,3% в 1934 г., о чем свидетельствуют следующие данные:

Показатели	1930 г.		1934 г.	
	Абсол. млн. тонн	В % от всего грузооборота	Абсол. млн. тонн (предварительн. данн.)	В % от всего грузооборота
Всего грузов	238,7	100	317,0	100
В том числе:				
а) промышленных	193,2	80,9	270,3	85,3
б) сельскохозяйственных	45,5	19,1	46,7	14,7
В числе промышленных:				
1. Топливные	71,2	29,8	122,0	38,5
2. Строительные	71,6	30,0	68,0	21,4
3. Металлогрузы	24,1	10,1	42,1	13,3
4. Машины	1,9	0,8	2,9	0,9
5. Минеральные удобрения	1,7	0,7	2,3	0,7
В числе сельскохозяйственных:				
Основные технические культуры	6,4	2,7	8,9	2,8

Изменения в размещении производительных сил в стране вызвали и соответствующие сдвиги в размещении потоков движения грузов по отдельным районам и направлениям. Особенно значительно возрос грузооборот на дорогах Средней Азии и Казакстана. Следующими по интенсивности прироста грузовой работы являются дороги Урало-Кузнецкого комбината—Пермская, Южно-Уральская, Омская и Томская.

Сравнительная характеристика прироста грузооборота от 1930 г. к 1934 г. по отдельным группам дорог дает такую картину (см. табл. на стр. 18):

Показатели	Прирост от 1930 к 1934 г. в %	
	по пробегу грузов	по отправлению грузов
В среднем по сети жел. дор.	53	33
В том числе по отдельным группам дорог:		
1. Дороги первой угольно-металлург. базы (Донецкая, Екатерининская, Ю.-Восточная)	53	56
2. Дороги европейского Севера (Мурманская, Северные)	74	46
3. Дороги Ср. Азии и Казакстана (Ср.-Азиатск., Турксиб, Оренб.)	94	61
4. Дороги Урало-Кузбасского комбината (Пермская, Ю.-Уральская, Омская, Томская)	88	70

Еще более существенные изменения произошли в напряженности работы отдельных направлений. На выходах из Донбасса на Ленинград через Красный Лиман—Основу эта напряженность повысилась примерно на 70%; на линиях, связывающих Донбасс с Криворожьем,—на 173%; на отдельных участках магистрали, связывающей Урал с Кузбассом,—в четыре и более раз. Значительный прирост густоты движения грузов,—на 92%,—наблюдается также и на подходах к Ленинграду с Мурманской железной дороги.

Эти количественные и качественные сдвиги в составе и размещении грузооборота потребовали от транспорта особенно большой ответственности за первоочередное осуществление перевозок грузов, имеющих преимущественное народнохозяйственное значение,—топлива, металла и грузов металлургической промышленности, а равно и за своевременное усиление тех решающих направлений, на которых особенно сильно возрастал грузооборот. Максимальная четкость в планировании перевозок и в реализации капиталовложений, концентрации их на решающих направлениях и бесперебойная работа железных дорог на этих направлениях,—вот те конкретные предпосылки, которые обусловливали успешное разрешение транспортом этих задач.

Вплоть до 1934 г. ж.-д. транспорт с этими задачами не справлялся, что и было отмечено в целом ряде решений партии и правительства по транспорту.

Лишь в 1934 г. в работе железных дорог был достигнут некоторый сдвиг. В этом году отправление грузов составило 317 млн. тонн, что превышает уровень предыдущего года на

48,9 млн. тонн, тогда как за 3 предшествовавших года (в 1933 против 1930 г.) увеличение грузооборота составило лишь 29,4 млн. тонн. Этого успеха транспорт добился в результате развернувшейся борьбы за осуществление июльских (1933 г.) решений ЦК ВКП(б) и СНК СССР и постановления от 23 марта 1934 г. «О планировании перевозок и улучшении работы местных органов НКПС».

Под неослабным вниманием и повседневным руководством ЦК партии и правительства и лично тов. Сталина, поставившими вопросы транспорта в центр внимания всей страны, работа железных дорог в 1934 г. улучшилась настолько, что впервые на протяжении ряда последних лет план перевозок этого года (скорректированный) не только был выполнен по заданному количеству тонн отправления грузов, но по количеству тонно-километров пробега грузов даже превышен на 4,3%.

Однако железные дороги все еще продолжают оставаться узким местом в системе народного хозяйства Союза. Достигнутый уровень работы железных дорог еще весьма далек от полного удовлетворения потребности страны в перевозках. Перевозки массовых грузов все еще отстают от роста производства, тем более, что улучшение в работе железных дорог, наметившееся во втором квартале 1934 г., не получило дальнейшего развития. Во втором полугодии, когда основные отрасли промышленности усилили производственный темп и одновременно на рельсы начали поступать значительные массы сельскохозяйственной продукции, задолженность транспорта перед страной вновь начала возрастать и количество невывезенных остатков грузов на производстве увеличилось следующим образом:

Показатели	Оставалось на производстве невывезенного груза (в тыс. тонн)			
	На 1/II 1934 г.	На 1/IV 1934 г.	На 1/VI 1934 г.	На 1/XII 1934 г.
Каменный уголь	2 995	2 971	1 817	2 726
Руда	1 290	1 550	1 150	1 580
Черные металлы	690	670	320	750

Правда, в последние месяцы 1934 г. ж.-д. транспорт работает лучше, чем в соответствующий период прошлых лет, но серьезный недостаток—систематическое снижение работы в зимние месяцы в силу плохой подготовки к зиме—еще не изжит, о чем

свидетельствует резкое снижение средне-суточной погрузки в декабре против октября и ноября. Средне-суточная погрузка в декабре составила 54,4 тыс. вагонов, тогда как в ноябре грузилось 58,0 тыс., а в октябре 58,5 тыс. вагонов.

Перевозки пассажиров

Динамика пассажирских перевозок за период между VI и VII Съездами Советов характеризуется следующими цифрами:

Показатели	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г. (предварит.)
Всего отправлено пассажиров (в млн.)	557,7	723,7	967,1	927,0	942,0
В том числе:					
Дальнего следования	240,5	245,9	303,1	297,6	257,0
В пригородном сообщении	317,2	477,8	664,0	629,4	685,0
Общее количество пасс.-км. (в млрд.)	51,8	61,8	83,7	75,2	71,0
В том числе:					
Дальнего следования	44,3	50,2	67,0	59,2	54,1
В пригородном сообщении	7,5	11,6	16,7	16,0	16,9
Средняя дальность перевозки одного пассажира	93	85	87	81	75
То же дальнего следования	184	204	221	199	210
То же пригородного сообщения . .	24	24	25	25	25

Столь высокий рост пассажирских перевозок обусловлен общим подъемом народного хозяйства, индустриализацией и коллективизацией сельского хозяйства, ростом городского населения и численности рабочих и служащих как в новых, так и в старых промышленных районах, усилением экономических и культурных связей между городом и деревней, наконец ростом культуры и материального благосостояния трудящихся.

Но на ряду с этими положительными факторами, определившими рост перевозок, до 1932 г. имели место и некоторые отрицательные явления, создавшие нерациональные перевозки пассажиров. Неорганизованный набор рабочей силы, распыленность капитального строительства, большая текучесть рабочей силы и некоторые другие факторы также отчасти влияли на увеличение перевозок пассажиров за эти годы. Устранение или значительное ослабление влияния этих последних факторов в 1933 и 1934 гг. сказались сдерживающим образом на дальнейшем развитии пассажирских перевозок.

На сокращение излишних поездок влияли большая концентрация и рационализация всего плана строительных работ, победа колхозного строя и организационно-хозяйственное укрепление колхозов, ослабившее приток населения в города, большее внедрение плановой вербовки рабочей силы из деревни в города по договорам хозяйственных органов с колхозами и т. д. В результате этого в 1933 и 1934 гг. общее количество перевозок пассажиров несколько снизилось.

Бурный рост пассажирских перевозок за 1930—1932 гг. застал ж.-д. транспорт не подготовленным к обслуживанию столь сильно возросших перевозок (прирост 73%). В результате вплоть до 1932 г. перевозки пассажиров осуществлялись в условиях весьма неудовлетворительных, с большой перенаселенностью вагонов.

В последние два года организация пассажирского движения заметно улучшена.

В направлениях массовых потоков пассажиров: Москва—Ленинград, Москва—Киев, Ленинград—Мурманск, Ленинград—Москва—Минеральные Воды—Сочи и другие, в обращение введены вновь оборудованные поезда-экспрессы, люксы.

Летом 1932 г. проведена специальная реконструкция транзитного беспересадочного сообщения Негорелое—Москва—Манчжурия—Владивосток: по этому направлению были пущены 27 вновь сформированных, оборудованных всеми удобствами составов и была налажена организация своевременного их следования вдоль всего, величайшего в мире, маршрута, протяжением около 10 тыс. км. В течение 1933—1934 гг. были значительно улучшены условия переезда не только в поездах дальнего сообщения, но благодаря широкому развитию инициативы низовых поездных работников, например, Марии Орловой на М.-Бел.-Балтийской ж. д. и других, были прекрасно организованы местные поезда: Москва—Минск, Тифлис—Батум, Москва—Сталинград и др.

При поддержке партийных, советских и фабрично-заводских организаций приведены в порядок пригородные поезда в Харьковском узле, на Донецкой дороге, в районах горно-промышленном и угледобычи (Никитовка, Горловка), в Москве и др. К составам прикреплены проводники-комсомольцы. Составы стали подаваться чистыми и опрятными, налажены электрическое освещение и отопление вагонов.

В последние годы большое внимание было уделено приведению в порядок вокзалов. В 1934 г. на упорядочение вокзалов было отпущено только в централизованном порядке 15 млн. руб., не считая затрат из местных средств.

В деле улучшения вокзалов ж.-д. транспорт встретил огромную поддержку и помощь со стороны местных организаций, что особенно сильно ощущалось в период проведения со-

циалистического соревнования горсоветов на лучшую помощь транспорту.

Ряд вокзалов в крупных пунктах совершенно преобразился. Вокзалы Москвы, Ленинграда, Харькова, Киева, Сталинграда, Ростова, Тифлиса, Тулы, Горловки и другие приведены теперь в образцовое состояние. Помещения для ожидающих пассажиров расширены, усиленно освещены, организованы читальные залы, комнаты матери и ребенка, комнаты отдыха и ночлега транзитных пассажиров. Привокзальные площади со стороны путей и города озеленены, асфальтированы.

Решением СНК СССР в конце 1932 г. дело питания пассажиров в поездах передано в новое Объединение вагонов-ресторанов при Наркомвнуторге, а питание на вокзалах—Объединению станционных буфетов при Центросоюзе. Обе организации пока еще не добились больших успехов в деле обслуживания пассажиров, но все же в 1934 г. работа Объединения станционных буфетов Центросоюза улучшилась. На сети организовано свыше 100 показательных буфетов.

Тем не менее, хотя достигнутые результаты в области обслуживания пассажиров и являются известным шагом вперед, все же их надо считать совершенно недостаточными, учитывая особенно повышение культурных требований со стороны пассажиров.

Снабжение пассажиров постельными принадлежностями до сих пор остается неудовлетворительным, в основном—из-за недостаточного количества материала для постельных принадлежностей, отпускаемого ж.-д. транспорту в централизованном порядке.

Неудовлетворительными остаются и организация продажи пассажирских билетов (очереди у касс) и организация хранения и доставки багажа.

Но главное — это то, что опоздания пассажирских поездов все еще очень часты.

Вопросы упорядочения организации пассажирского движения попрежнему требуют к себе усиленного внимания.

Наличие и техническое состояние грузовых вагонов

Общее наличие вагонов в распоряжении дорог увеличилось в 1934 г. по сравнению с 1930 г. на 12,1%. Рабочий парк вагонов (вагоны, принимающие непосредственное участие в перевозках грузов) увеличился в 1934 г. против 1930 г. на 11,5%.

Доля рабочего парка в общем наличии всех вагонов снижается: в 1932 г. в работе находилось 86,9% общего наличия вагонов, в 1933 г.—86,8% и в 1934 г.—84,8%. Увеличилось на 7,5 тыс. число вагонов, выделенных для удовлетворения техни-

ческих потребностей дорог и под жилье и склады. Число больных вагонов повысилось на 11 тыс. единиц и число вагонов, находящихся в хозяйственном движении,—на 2,1 тыс. единиц.

При наличии значительного прироста за отчетный период вагонов товарного парка все же ощущается острый недостаток в перевозочных средствах.

Запущенное состояние вагонных парков в основном объясняется существовавшей обезличкой в вагонном хозяйстве. На ухудшении технического состояния вагонов в сильной степени сказалось и плохое качество ремонта в связи с неудовлетворительной организацией ремонтного дела, слабостью оборудования ремонтных заводов и мастерских, а также и систематическим недоснабжением промышленностью железных дорог металлом и запасными частями.

Первым шагом к улучшению технического состояния вагонных парков было возобновление технического приема и сдачи вагонов при переходе их с одной дороги на другую. На дороги была возложена ответственность за исправное состояние вагонов, принимаемых с соседних дорог, и установлена система штрафов за технические неисправности. Одновременно были усилены и ремонтные средства.

При всех недостатках и извращениях в работе обменных пунктов, недобросовестной приемке и браковке вагонов, недостаточном устранении обнаруживаемых недостатков и пр. обменные пункты безусловно себя оправдали.

Особое внимание было обращено на улучшение работы обменных пунктов решающих направлений (Ленинград—Москва—Тифлис и Москва—Киев), которое выразилось в значительном укреплении кадрами, лучшем снабжении запасными частями и материалами, что не замедлило дать положительные результаты. На обменных пунктах, расположенных на решающих направлениях, технические неисправности вагонов устраняются теперь значительно полнее, чем на прочих обменных пунктах. Если в среднем по сети при переходе вагона через ремонтный пункт устраняется технических недостатков на сумму 15—16 руб., то по обменным пунктам решающих направлений—на сумму 26—27 руб.

Решения СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 3—8 июля 1933 г. особенно подчеркнули недопустимо плохой уход за буксовым хозяйством, приводящий к массовым отцепкам по грению букс и авариям.

Создание в соответствии с указаниями ЦК ВКП(б) и СНК СССР вагонного управления и вагонных служб на дорогах также способствовало лучшей организации работ, улучшению кадров смазчиков, усилению руководства ими и в конечном счете значительному, хотя еще и недостаточному, улучшению буксового хозяйства. Если во втором полугодии 1932 г. по грению букс в

среднем в месяц отцеплялось 38,5 тыс. товарных вагонов, то во втором полугодии 1933 г. число отцепок по грению букс грузовых вагонов составило 25,0 тыс., и во втором полугодии 1934 г. (по предварительным данным)—10,2 тыс.

В 1934 г. на сети были организованы так называемые «крышевые и кузовные завесы», т. е. специальные пункты по ремонту кузовов и крыш грузовых вагонов. В результате за 11 месяцев 1934 г. починка крыш была произведена у 90,6 тыс., а починка кузовов у 66,5 тыс. вагонов, не считая вагонов, прошедших через капитальный и средний ремонт.

Ремонт вагонов

В 1934 г. введены новые характеристики ремонта товарных и пассажирских вагонов.

Новые правила ремонта предусматривают производство капитального ремонта двухосных вагонов раз в 6 лет, а четырехосных и двухосных с хребтовыми балками через 8 лет. В промежутке между капитальными ремонтами должен производиться средний ремонт, причем как из капитального, так и из среднего ремонта вагон должен выходить не только вполне исправным и пригодным для эксплоатации до следующего ремонта, но и с улучшенными техническими характеристиками.

Для пассажирских, изотермических и других специальных вагонов, износ которых выше вследствие большей скорости движения, помимо капитального и среднего ремонта введен в промежутках между капитальным и средним ремонтом ежегодный (годовой) ремонт с устранением всех неисправностей.

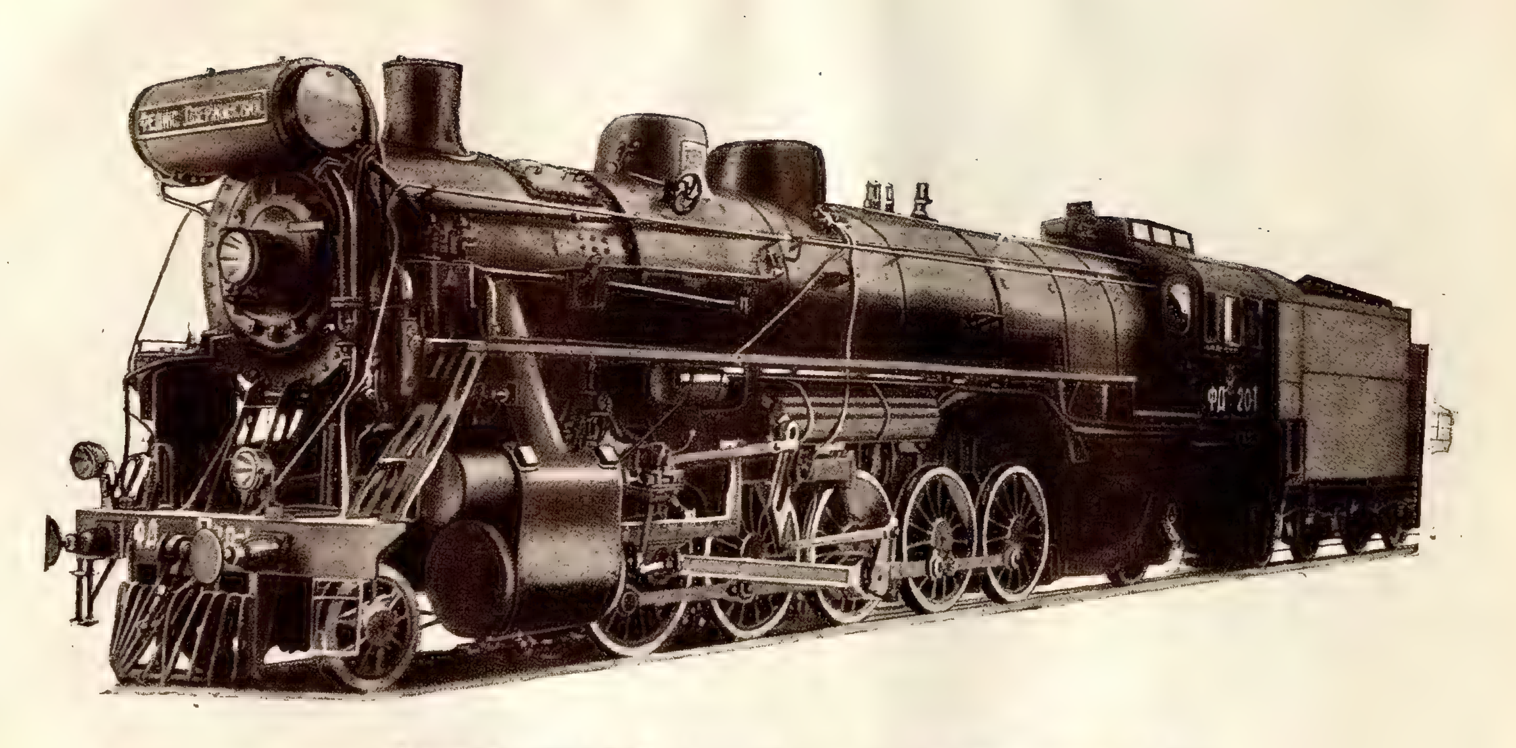
Новые правила ремонта ликвидируют упрощенчество в ремонте и предусматривают на ряду с ремонтом также и улучшение технического состояния вагонного парка. Так, при капитальном ремонте товарных вагонов обязательно ставятся усиленные оси, усиленная стяжка, неразрезные буксы, производится усиление рессор и т. д.

Для усиления контроля за качеством ремонта на всех вагоноремонтных заводах введена заводская инспекция, подчиненная непосредственно вагонному управлению НКПС; инспектора заводской инспекции принимают вагоны, выпущенные из ремонта.

Всего отремонтировано грузовых вагонов: в 1932 г.— 145,4 тыс., в 1933 г.—181,8 тыс., в 1934 г.—158,6 тыс.

По категориям объем ремонта вагонов в 1934 г. характеризуется следующими данными:

Капитальный ремонт пассажирских — 1 982.
Средний ремонт пассажирских — 4 136.
Годовой ремонт пассажирских — 19 421.
Капитальный ремонт грузовых — 40 802.
Средний ремонт грузовых — 117 817.



Мощный товарный паровоз им. Ф. Дзержинского „ФД“

Количество грузовых вагонов, пропущенных через ремонт в 1934 г., несколько снижается по сравнению с предыдущими годами, что объясняется изменением характеристик ремонта и увеличением в связи с этим объема работ и простоев вагонов в ремонте. Однако нельзя не отметить того существенного обстоятельства, что программа ремонта в 1934 г. значительно недовыполняется, в особенности по капитальному ремонту грузовых вагонов. Это объясняется неудовлетворительной работой ряда вагоноремонтных заводов, а также и недостаточным снабжением материалами и запасными частями.

При наличии некоторых достижений, особенно в части содержания в исправности букс, вагонное хозяйство в общем продолжает еще оставаться в неудовлетворительном состоянии. Количество отцепок вагонов по прочим техническим неисправностям, кроме грения букс, еще исключительно велико. Остаются затруднения и в эксплоатационной работе вследствие недостатка вагонов, пригодных для погрузки хлеба насыпью, и особенно для передачи вагонов на заграничные дороги, хотя технические требования, предъявляемые к таким вагонам, не выше требований, которые предъявляются ко всему вагонному парку, переходящему внутри страны с одной дороги на другую.

Нарастание требований народного хозяйства на перевозки грузов при недостатке перевозочных средств железных дорог с особой настойчивостью требовало от ж.-д. транспорта всемерного улучшения качества использования имеющихся перевозочных средств, однако с этой важнейшей задачей ж.-д. транспорт справлялся очень слабо вплоть до 1933 г.

За отчетные годы, особенно за последний, 1934 год, на базе исторических решений партии и правительства в июле 1933. г. и постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 23/III 1934 г. «О планировании перевозок и улучшении работы местных органов НКПС», ж.-д. транспорт добился известных успехов в деле использования перевозочных средств, главным образом вагонов грузового парка, недостаток которых в значительной степени и сдерживал темп роста грузооборота. Средне-суточный пробег грузовых вагонов возрос по сравнению с 1930 г. на 31%, в том числе почти на 20% в течение только одного 1934 г.: в 1930 г. средне-суточный пробег грузового вагона составлял 89,5 км, в 1933 г.—97,6 км и в 1934 г.—117,2 км.

Использование рабочей части грузовых вагонов характеризуется в основном двумя факторами: процентом использования грузоподъемной силы вагона и скоростью его обращения.

Изменение величины средней нагрузки вагона за истекшие годы иллюстрируются данными таблицы на стр. 26.

Основные причины роста нагрузки вагона уже отмечены выше, в подразделе «Перевозки грузов». Однако наблюдение на местах за степенью использования вместимости и грузоподъемности ва-

Показатели	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г. (предварит).
Средняя динамическая нагрузка на ось груженого вагона	6 89	7,12	7,29	7,25	7,5
Средняя грузоподъемность оси вагона	8,50	8,59	8,68	8,73	8,87
Процент использования грузоподъемности	81,1	82,9	84,0	83,0	84,6

гонов показывает, что при перевозке мелочных грузов и при погрузке громоздких грузов, в частности машин, все еще имеет место неудовлетворительное использование вместимости вагонов. Следовательно, в этой части имеются резервы улучшения использования вагонов.

Скорость обращения вагонов грузового парка за отчетный период, особенно за 1934 г., значительно повышена.

Показатели	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г. (предварит.)
Средне-суточный пробег вагона (в км)	89,5	90,9	97,4	97,6	117,2
Участковая (коммерческая) скорость поезда (км/час)	12,2	13,2	14,3	13,8	14,2
Средний простой транзитного вагона на одной участковой (технической) станции (в часах)	—	12,8	12,1	11,3	8,7
Средний простой вагона под одной грузовой операцией (нагрузка или выгрузка)	—	31,0	25,8	26,3	23,8

В общем за четыре года скорость обращения вагона возросла на 27,7 км в сутки, но основной шаг вперед в этом направлении был сделан в 1934 г.: за три предыдущих года (1930—1933) средне-суточный пробег вагона увеличился только на 8,1 км, а за один 1934 г. почти на 20 км.

Значительное улучшение в использовании вагонов грузового парка определилось во втором квартале 1934 г., после опубликования постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 23 марта 1934 г. «О планировании перевозок и работе местных органов НКПС». Эта директива уделяла особое внимание организации работы станций. НКПС совместно с ЦК железнодорожников организовал конкурс на лучшую станцию. В практической работе станций начали применять новые, более совершенные методы

работы, что помогло сократить простои вагонов, улучшить формирование поездов, увеличить перерабатывающую способность станций и уменьшить бой вагонов на горках.

Это улучшение работы станции определило в основном то повышение скорости обращения вагона на 31%, которое уже отмечалось выше. Однако мобилизация широких масс железнодорожников на борьбу за лучшее использование вагона носила характер кампании, поэтому достигнутые результаты не только не получили дальнейшего развития, но и не были закреплены на уровне, достигнутом во втором квартале.

Четкость и организованность работы станций, дисциплинированность агентов не улучшаются. Подтверждением этого служит хотя бы то, что при уменьшении в 1934 г. общего числа аварий по сравнению с 1931 г. примерно на 10% число аварий, происходящих на станциях, не только не уменьшается, но имеет тенденцию к возрастанию. Число столкновений и сходов подвижного состава при маневрах за 10 месяцев 1934 г. оказывается бо́льшим, чем за весь 1933 г., и почти в два раза превышает число аналогичных случаев за 1931 г. Эти цифры с достаточной убедительностью свидетельствуют о явном неблагополучии в организации и качестве эксплоатационной работы станции.

Заданные нормы простоя вагона на ряде станций не достигнуты. Попрежнему продолжаются случаи неправильного формирования маршрутов (так называемые лжемаршруты). Расписание движения поездов не выдерживается.

Необходимо со всей настойчивостью добиваться дальнейшего упорядочения работы станции и улучшения использования вагонов грузового парка за счет сокращения все еще наблюдающихся длительных перепростоев вагонов. Эта задача должна оставаться в центре внимания руководства и широкой общественности железных дорог.

Использование вагонов грузового парка

Использование вагонов грузового парка определяется не только работой на станциях, но и работой на диспетчерских участках (участок между двумя деповскими станциями).

В работе диспетчерских участков за истекший период не достигнуто сколько-нибудь удовлетворительных результатов. Правда, участковая (коммерческая) скорость грузовых поездов в 1934 г. увеличилась до 14,2 км в час против 13,8 км в 1933 г. Если в 1933 г. грузовой поезд проходил расстояние в 100 км в течение 7,25 час. и из них 4,48 час. находился в движении, а 2,77 час. стоял на промежуточных станциях, то в 1934 г. прохождение такого же участка сократилось на 13 минут; из них 3 мин. сокращены за счет улучшения скорости хода поезда на

перегонах, а 10 минут за счет сокращения стоянок на промежуточных станциях. Однако эти показатели скорости движения поездов ни в коей мере не могут считаться достаточными, так как уже в 1932 г. этот уровень был достигнут и в 1934 г. лишь восстановлено положение, имевшееся в 1932 году.

Управления железных дорог в своих объяснениях причин еще недостаточного повышения участковой скорости движения поездов обычно ссылаются на то, что за последнее время возросла густота движения поездов, рост которой вызывает увеличение числа скрещений и обгонов поездов, а следовательно, увеличивает и продолжительность стоянок поездов на станциях.

Однако за последние два года усиление материально-технических средств ж.-д. транспорта происходило преимущественно за счет тех элементов, внедрение которых способствует увеличению коммерческой скорости: укладка вторых путей, оборудование автоблокировкой, развитие промежуточных станций, усиление средств связи и др. Поэтому необходимо подчеркнуть, что работа диспетчерского аппарата все еще остается на весьма низком уровне, несмотря на то, что за период с 1931 по 1934 г. протяжение линий, оборудованных диспетчерской поездной связью, возросло с 52 тыс. до 78 тыс. км. Созданы лучшие условия для работы диспетчерского аппарата: улучшены помещения, связь и т. д.; усилена подготовка диспетчеров путем организации специальных диспетчерских курсов; состав диспетчерского аппарата укреплен привлечением комсомольцев. Отдельные работники показывают образцы подлинного социалистического ударничества. Некоторые диспетчеры, в частности тов. Кутафин, выдвинулись в ряды лучших ударников ж.-д. транспорта, но методы, примененные этими отдельными диспетчерами, распространяются по сети железных дорог весьма медленно. Движение поездов по расписанию продолжает оставаться на прежнем, весьма невысоком, уровне. Улучшение движения сборных поездов совершенно недостаточно.

К числу существенных дефектов в использовании вагонов грузового парка за последние годы следует еще отнести значительное увеличение процента пробега порожних вагонов; пробег порожних вагонов к общему пробегу в 1930 г. составлял 26,9%, в 1931 г.—26,1%, в 1932 г.—27,0%, в 1933 г.—27,9% и в 1934 г.—29,0%.

Рост порожних пробегов частично объясняется увеличением в составе грузооборота массовых грузов, требующих усиленной подгонки порожняка к месту погрузки и главным образом недостатками планирования перевозок грузов в порожних направлениях, неправильной регулировкой передвижения вагонов и отсутствием рациональных схем питания районов массовой погрузки порожняком.

Паровозный парк, его состояние и использование

Ведущая роль локомотивного хозяйства в системе ж.-д. транспорта определяет собой то исключительное внимание, которое уделялось за отчетный период этой отрасли транспортного хозяйства.

За период 1930—1934 гг. паровозный парк увеличился количественно по грузовым паровозам на 17% и по пассажирским на 22%; если же учесть то обстоятельство, что за эти годы поступали мощные паровозы, и измерять рост паровозного парка по силе тяги, то увеличение мощности грузового паровозного парка надо считать равным 27,5% и пассажирского—24%.

Пополнение паровозного парка за эти годы происходило исключительно за счет поставки мощных паровозов серий ЭУ, ЭМ и СУ, а в 1934 г. и сверхмощных паровозов серий ФД и ИС, обладающих гораздо лучшими эксплоатационными характеристиками, чем ранее строившиеся паровозы.

Кроме того ряд серьезных мероприятий был проведен по переустройству и улучшению (модернизации) существующих паровозов: оборудование пароперегревателями, раздвижными золотниками, отражательными сводами угольного отопления и другие.

Особое внимание было уделено оздоровлению паровозного парка, улучшению качества ремонта.

Однако оздоровление паровозных парков не могло быть осуществлено одними мероприятиями технического порядка. В обращении ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 15/I 1931 г. было указано на необходимость ликвидации существовавшей тогда обезлички в обслуживании паровозов и на установление спаренной езды, т. е. обслуживания паровозов прикрепленными бригадами.

Введение спаренной езды сыграло решающую роль в оздоровлении паровозного парка, что характеризуется данными следующей таблицы.

Показатели	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г. (предварит).
Средне-суточная выдача паровозов под грузовые поезда	3 737	4 552	4 659	5 451
Недодача паровозов в среднем в сутки	141	79	61	30
Число порч паровозов в пути (в среднем в сутки) с вывозом вспомогательного паровоза	35	30	32	26

Улучшение технического состояния паровозных парков позволило повысить использование наличных тяговых средств.

В результате при увеличении общей тяговой силы паровозных парков на 27% объем работы паровозного парка по числу выполненных тонно-километров брутто возрос на 53%: в 1930 г. было сделано 321,2 млрд. тонно-километров, а в 1934 г.— 491 млрд. Тем не менее темпы этого улучшения в использовании рабочей части паровозов следует признать далеко не достаточными.

Основные характеристики использования паровозов следующие:

Показатели	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г. (предварит.)
Средний вес грузового поезда брутто (в тоннах)	937	967	966	959	992
Средне-суточный пробег паровоза (км)	153,3	159,7	164,6	163,5	169,5
Техническая скорость грузового поезда (км/час)	21,8	22,3	23,0	22,3	22 5

Средний вес поезда брутто составил в 1934 г. 992 т против 937 т в 1930 г., т. е. увеличился на 5,9%, тогда как средняя сила тяги паровозов грузового типа за этот же период возросла на 9% (в 1930 г.—11,6 т, в 1934 г.—12,6 т).

Техническая скорость поезда на протяжении четырех лет остается почти на одном уровне, показывая лишь незначительные колебания в ту или иную сторону в разные годы при отсутствии сколько-нибудь существенного ее роста, хотя, как указывалось выше, парк поездных паровозов за последнее время пополнялся исключительно новыми паровозами серий ЭУ и ЭМ, имеющими большую ходовую скорость по сравнению с работавшими ранее типами паровозов.

Значительные затраты на новое техническое вооружение и реконструкцию, огромнейшее внимание и заботы, которыми окружен ж.-д. транспорт и в частности паровозное хозяйство, со стороны партии и правительства, позволяют требовать от ж.-д. транспорта значительно лучшей работы паровоза. Однако еще до сих пор имеют место частые недодачи паровозов под поезда, большой процент больных паровозов и большое количество их порч в пути.

Все еще продолжают иметь место в большом количестве случаи срыва спаренной езды (426 тыс. с лишним случаев за 9 месяцев 1934 г.). Это указывает на то, что решение ЦК ВКП(б) и

СНК СССР от 3 и 8 июля 1933 г. «О перестройке работы ж.-д. транспорта» все еще не осуществляется в полной и должной мере.

Приведенные данные говорят о наличии значительных резервов, реализация которых может весьма и весьма улучшить использование паровозов.

Увеличение средне-суточного пробега паровозов в первую очередь может быть достигнуто за счет повышения технической скорости, а также и за счет сокращения все еще наблюдающихся перепростоев паровозов в основном и оборотном депо. Простой в оборотном депо в 1933 г. составлял 8,1 час. и в 1934 г.—8,0 час., в основном депо—в 1933 г. 9,6 и в 1934 г. 8,8 час. Эти цифры чрезвычайно велики. Недостаточно используется также и тяговая сила паровозов; необходимое улучшение в этой области должно дать повышение веса поезда брутто.

В особенности необходимо повышение технической скорости поездов на перегонах в виду того, что величина скорости определяет не только качество использования паровозов, но и пропускную способность участков, что особенно важно для сильно загруженных направлений.

Путевое хозяйство

Эксплоатационная длина железных дорог Советского Союза на 1/I 1931 г. равнялась почти 78 тыс. километров и длина развернутая, т. е. длина всей рельсовой колеи,—127 тыс. километров. На 1/I 1935 г. путевое хозяйство охватывает свыше 83 тыс. километров эксплоатационной длины, или около 145 тыс. километров развернутой длины железнодорожных путей. Прирост эксплоатационной длины составляет, следовательно, 6% и длины развернутой—14%, что говорит о значительном отставании от роста движения, увеличившегося за этот период на 53% (по числу тонно-километров брутто).

Рост грузооборота и внедрение мощных паровозов требовали не только соответствующего усиления путевого оборудования дорог, но и коренной его реконструкции. Одновременно должен был производиться значительно расширенный объем ремонтно-путевых работ в связи с усилением износа основных конструктивных элементов путевого хозяйства: рельсов, шпал, скреплений, баласта, мостов и пр., под влиянием роста движения.

Однако возобновление изнашиваемых устройств проходило с большими затруднениями и с большим отставанием; запущенность путевого хозяйства все более и более увеличивалась. Только в 1934 г. в ремонтно-путевых работах чувствуется некоторый перелом.

Важнейшей причиной нарастания запущенности путевого хозяйства, как и всего транспорта в целом, были те же канцеляр-

ско-бюрократические методы руководства, осужденные июльским (1933 г.) постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) как в отношении НКПС, так и дорог.

С другой стороны, в путевом хозяйстве особенно сильно ощущались недостаточное материальное снабжение транспорта промышленностью и недопоставки необходимых материалов. Программа ремонтно-восстановительных работ по путевому хозяйству срывалась в течение целого ряда лет. Наличие же в пути изношенных, негодных рельсов, шпал, стрелок, изношенных и недостающих скреплений, загрязненного баласта, изношенных мостовых ферм и наконец запущенных болезней земляного полотна приводили к необходимости снижения нормальных скоростей, затрудняя движение поездов.

Отрицательное влияние на состояние путевого хозяйства оказало и культивировавшееся вплоть до 1932 г. упрощенчество, особенно вредное тем, что проводилось оно под лозунгом реконструкции. Упрощенчество не только проникло в методы содержания пути и сооружений и производства работ, но и проявилось также внедрением упрощенческих конструкций.

Постановление партии и правительства в 1933 г. вскрыло с исчерпывающей полнотой все недостатки работы ж.-д. транспорта, в том числе и путевого хозяйства. Вторая половина 1933 г. и 1934 г. характеризуются уже рядом мероприятий по перестройке организации путевого хозяйства.

Для укрепления дистанций пути, восстановленных июльским постановлением 1933 г. в качестве самостоятельных административно-хозяйственных единиц, были направлены туда высококвалифицированные работники из центра, из управлений дорог и районов,—всего около 2 300 инженеров и техников.

Пересмотр СНК СССР ассигнований на нужды путевого хозяйства и увеличение их в августе 1933 г. на 38% послужили новым толчком к развитию ремонтных работ. Помимо того в сентябре 1933 г. СНК СССР подверг подробному рассмотрению состояние путевого хозяйства и дал твердые установки о порядке ликвидации его запущенности. Тем не менее перелом был достигнут не сразу, и увеличенная программа работ по путевому хозяйству была выполнена в 1933 г. только на 82%.

В 1934 г. ассигнования на путевые работы были вновь увеличены против 1933 г. на 37% и доведены до 495 млн. руб., однако в виду огромной запущенности и эта сумма оказалась недостаточной для удовлетворения всех нужд путевого хозяйства.

Выполнение главнейших работ 1934 г. развертывается значительно успешнее, чем в 1933 г.: за 11 месяцев 1934 г. уже выполнено 83% задания против 72% за тот же период 1933 г.

По отдельным отраслям путевого хозяйства положение рисуется в следующем виде.

Рельсовое хозяйство. Состояние рельсового хозяйства характеризуется наличием большого количества лежащих в пути предельно изношенных рельсов и рельсов слабых типов.

Следует подчеркнуть, что на многих линиях тяжелые рельсы считаются тяжелыми только по названию, так как их износ настолько велик, что фактически по своей сопротивляемости они уже переходят в более слабый тип рельсов.

Общая длина рельсовых путей, требующих смены рельсов, достигала к 1/I 1934 г. 19 890 км. Здесь более, чем где-либо, чувствуется влияние недостаточности ассигнований на смену рельсов, не удовлетворяющих росту грузооборота, и недопоставки рельсов промышленностью.

Программа смены рельсов за истекший период выполнялась в таком объеме: в 1931 г. исполнено 1 440 км—51% программы, в 1932 г. 2 094 км—59%, в 1933 г. 1 920 км—57% и в 1934 г. 2 485 км—75% (предварит.), а всего за четыре года из намеченных по плану к смене 13 069 км сменено 7 939 км, т. е. 60,6%, и таким образом запущенность от недосмены снова увеличивается на 5 130 км.

Положение с рельсовыми скреплениями еще более тяжелое. Запущенность в этой области исчисляется на 1/I 1934 г. в 138 800 тонн. Дело со сменой скреплений осложняется еще тем, что поставка их идет некомплектно. Накладок промышленность дает 66% планового фонда, подкладок—79%, а поставки болтов не превышают 30% и костылей—54%.

При увеличении густоты движения поездов и внедрении мощных паровозов ФД и ИС и возрастании скоростей происходит расстройство пути под влиянием угона пути. Поэтому требуется установка на всей сети дорог специальных приборов—противоугонов. Изготовление этих несложных приборов совершенно не осваивается промышленностью, и железные дороги вынуждены производить противоугоны кустарным способом, затрачивая на это лишние средства и лишнюю работу.

Шпальное хозяйство. Главнейшими задачами в шпальном хозяйстве являются устранение запущенности, увеличение пропитки и реконструктивные мероприятия—укладка шпал усиленного типа и увеличение количества их на километр.

Потребность НКПС в шпалах, особенно для эксплоатируемой сети, систематически не покрывается промышленностью, как это видно из данных, помещенных в разделе «Материальное снабжение».

Поэтому запущенность шпал, т. е. количество шпал, требующих смены, сверх нормального выхода шпал по среднему возрасту, непрерывно увеличивалось, достигнув к 1/I 1933 г. 28,8 млн., а к 1/I 1934 г.—29,7 млн. штук. Только в 1934 г. эта цифра несколько снижается, и к 1/I 1935 г. количество шпал, требующих смены, составляет около 27 млн.

Баласт. Наиболее запущенной частью верхнего строения пути является баластный слой. В виду неудовлетворительного качества большинства наших карьеров баласт вывозился на путь в недостаточном количестве, чрезвычайно мелкий и с примесями; пополнение естественной убыли баласта и замена загрязненного резко отставали от потребности.

Поэтому баластный слой большинства путей имеет неполную толщину (в среднем 77% нормы), а 33% всей сети имеют песчаный баласт негодного качества (свыше 30% примесей), вследствие чего он вдавливается в земляное полотно и образует баластные корыта, нарушающие устойчивость пути.

Земляное полотно. Состояние земляного полотна на сети характеризуется большой запущенностью водоотводных сооружений, вследствие чего образовалось очень много больных мест, число которых продолжает увеличиваться из-за отсутствия надлежащего ухода. Из-за неисправности и неустойчивости земляного полотна по 189 пунктам выдаются предупреждения об уменьшении скорости движения поездов.

Средства на поддержание и исправление земляного полотна отпускались в совершенно недостаточных размерах, к тому же и эти недостаточные кредиты использовались дорогами не полностью. В настоящее время помимо устранения ряда больных мест и укрепления насыпи на большом числе участков имеется неотложная нужда в лечении полотна от пучин,—на протяжении свыше 8 тыс. км, где в зимнее время путь неустойчив.

Снегоборьба. Протяжение защитных против снежных заносов древесных посадок, составлявшее 3 тыс. км, увеличилось к 1/I 1935 г. до 5 тыс. км, или на 67%. В связи с этим количество переносных снеговых щитов, требующих постоянного ремонта и большой затраты рабочей силы на постановку, уменьшено на 1 млн. штук. Механические средства для очистки снега с главных путей и станций также значительно усилены: на 1/I 1931 г. транспорт имел 780 снегоочистителей, а на 1/I 1935 г. число их возросло до 1 018, т. е. на 30%; к 1/I 1935 г. находятся в работе 33 мощных снегоочистителя системы «Носорог» советского изобретателя тов. Федотчева и 25 мощных снегоочистителей системы «Лесли». Для очистки стрелок от снега построено 237 снеготаялок.

Для упорядочения привлечения на работы по снегоборьбе рабочей силы введен порядок предварительного заключения договоров с соседними колхозами, сельсоветами и горсоветами на предоставление необходимого числа рабочих, в чем особо активную деятельность проявили политотделы дорог. Техническими средствами снегоборьбы и материалами на текущую зиму дороги обеспечены почти на 100%.

Капитальный ремонт пути. На дорогах введен сплошной плановый ремонт пути, при котором все главнейшие работы по замене и оздоровлению частей верхнего строения производятся на

ремонтируемом километре сразу, с тем чтобы возвратиться на отремонтированный километр только через 2—3 года и в исключительных случаях на следующий год.

За последнее время применяется индустриальный способ работ ремонтными колоннами из квалифицированных рабочих. Работа этих колонн за последнее время сильно растет: в 1933 г. исполнено колоннами планового ремонта пути 12,7 тыс. километров, в 1934 г.—16,0 тыс. километров, или 34% от всего объема ремонтно-путевых работ.

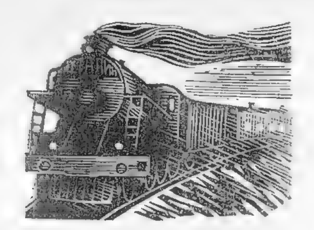
В период упрощенчества в путевом хозяйстве был уничтожен институт штатных ремонтных рабочих, что повлекло за собой уход с транспорта квалифицированных работников.

Отсутствие постоянного контингента рабочих влияло отрицательно на содержание пути в порядке, на что партия и правительство обратили особое внимание и постановлениями от 28/IX 1933 г. и 4/X 1934 г. увеличили норму расхода рабочей силы на километр пути по текущему ремонту пути. Кроме того был восстановлен институт постоянных работников.

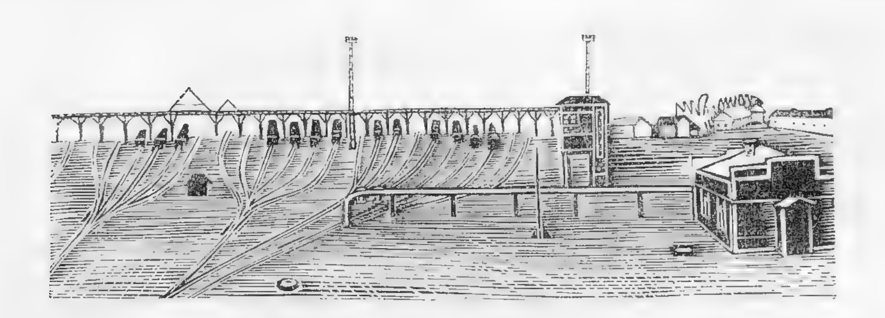
* * *

Рассмотрение условий работы железных дорог в 1934 г. показывает, что несмотря на известное улучшение работы жел. дорог все еще остаются значительные внутренние резервы, реализация которых даст возможность повысить размеры погрузки. Эти резервы заключаются в возможности дальнейшего сокращения простоев вагонов на участковых технических станциях и особенно на станциях погрузки и выгрузки, в повышении технических и участковых скоростей поездов и в снижении слишком высокого процента пробега порожних вагонов.

Быстрейшая мобилизация этих ресурсов теснейшим образом связана с повышением четкости и организованности в работе станции, укреплением диспетчерского аппарата, улучшением работы депо и дистанций пути и достижением необходимой организованности во всем перевозочном процессе в целом.



Реконструкция железнодорожного транспорта



Общий объем капитальных работ

За годы, прошедшие после VI Всесоюзного Съезда Советов, на ж.-д. транспорте были проведены значительные работы по усилению материально-технической базы, по внедрению реконструктивных технических элементов в ж.-д. хозяйство.

Общий объем капиталовложений в ж.-д. транспорт за отчетные годы составил:

Показатели	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.	Всего за 1931—1934 гг.
	(в млн. руб.)				
Все капиталовложения в основные фонды ж.-д. транспорта	2 027	2 736	2 222	3 239	10 224
В том числе:					
В новое ж.-д. строительство	336	407	303	304	1 350
В существующую сеть ж. д. с подсобн. предприятиями и пр.	1 691	2 329	1 919	2 935	8 874

Из капиталовложений в существующую сеть значительная часть—2 069 млн. руб.—затрачена на поддержание основных фондов железных дорог в надлежащем состоянии (производство капитального ремонта пути, строений и подвижного состава и так

называемая «реновация», т. е. возобновление или замена выбывающего негодного имущества).

На новые работы, усиливающие материально-техническое вооружение существующей сети железных дорог, за годы отчетного периода затрачено 6 805 млн. руб. Из этой суммы в строительство дополнительных (вторых, третьих и т. д.) путей вложено 952 млн. руб., в развитие и реконструкцию ж.-д. станций и узлов—491 млн. руб., в строительство разного рода технических и служебных зданий и их оборудование—513 млн. руб., на приобретение новых локомотивов и вагонов и техническое усовершенствование (модернизацию) существующих—1 334 млн. руб., в жилищное и коммунальное строительство—353 млн. руб.

Расширение железнодорожной сети

Новое ж.-д. строительство увеличило эксплоатационную длину сети железных дорог за отчетный период на 5 тыс. км.

Наиболее протяженной ж.-д. линией, сданной за этот период в эксплоатацию, является Туркестано-Сибирская магистраль (1 440 км), которая дала кратчайший путь из хлопковых районов Ср. Азии в хлебные и лесные районы Сибири. Турксиб оказывает огромное влияние на усиление хлопковых культур в Ср. Азии, снабжая ее сибирским хлебом. Строительство и промышленность Ср.-Азиатских республик обеспечиваются сибирскими лесоматериалами, углем и металлом. Огромная магистраль была построена в труднейших условиях суровой, почти безлюдной пустыни в течение двух с половиной лет—на один год раньше установленного планом срока.

Следующей по протяжению новой ж.-д. линией, законченной постройкой в отчетный период, является линия Боровое—Акмолинск—Караганда (452 км). Эта магистраль дала возможность быстрого развертывания угледобычи в новом Карагандинском каменноугольном бассейне. Кроме того, дорога осваивает новые богатые сельскохозяйственные районы.

Турксиб и Карагандинская дорога—важнейшие звенья быстрой социалистической индустриализации Казакской автономной республики.

Таджикская советская социалистическая республика получила за эти годы новую ж.-д. линию Сурханы—Сталинабад—Янги-Базар (185 км), которая связала столицу Таджикистана с ж.-д. сетью Союза.

К числу основных новых железных дорог, усиливающих и рационализирующих существующую ж.-д. сеть, относится мощная углевозная магистраль Новосибирск—Ленинск (295 км) с узлом Эйхе, дающая новый, более короткий выход из Кузнецкого каменноугольного бассейна на запад и укрепляющая таким обра-

зом связи Урала с Кузбассом, и новая транзитная ж.-д. линия Свердловск — Курган (363 км), укрепившая ж.-д. связь Сибири с Уралом и центром и разгружающая тюменьское направление. Обе эти линии существенно усиливают транспортный костяк Урало-Кузнецкого индустриального комбината.

Для укрепления и развития связи Донбасса с Ленинградским промышленным центром были построены ж.-д. линии Брянск—Вязьма (234 км) и Унеча—Ворожба (170 км), имеющие также и большое местное хозяйственное значение по обслуживанию прилегающих районов.

Исключительное значение имеет развернутое в отчетном периоде сооружение мощной магистрали Москва—Донбасс, радикально разрешающей важнейшую проблему ж.-д. выхода донецкого угля на север. Строительство этой магистрали складывается из постройки новой железной дороги Несветай—Валуйки (365 км) и коренной реконструкции существующего ж.-д. пути Валуйки—Ожерелье—Москва (мост через Оку, смягчение уклонов, строительство вторых и третьих путей).

В 1934 г. сдана в эксплоатацию первая очередь этих работ (вторые пути от ст. Валуйки до ст. Ожерелье общим протяжением 640 км и третьи пути на отдельных перегонах участка Кашира — Бирюлево). Открыто временное движение на вновь построенном участке Старобельск—Кондрашевка.

Крупное местное значение в деле развития промышленности и сельского хозяйства имеют новая ж.-д. линия Могилев—Осиповичи (132 км) и являющаяся ее продолжением линия Рославль—Могилев (189 км), а также новостройка Бобруйск—Старушки (134 км), связывающая столицу БССР с юго-западной частью этой республики.

Кроме этих наиболее крупных железных дорог, в годы отчетного периода сдан в эксплоатацию ряд небольших новых ж.-д. линий, имеющих большое хозяйственное значение (линия Кузнецк—Кандалеп, дающая ж.-д. связь новым Осиповским каменноугольным разработкам, линия Мельниково—Шураб, соединяющая Шурабские угольные копи со Ср.-Азиатской ж. д., и др.).

Необходимо также отметить ряд больших ж.-д. мостов, законченных строительством в истекшие годы. Наиболее значительные из них: Окский и Волжский—у г. Горького, Волжский—у г. Костромы, Днепровский—у г. Нижне-Днепровска, Окский—у г. Каширы (на магистрали Москва—Донбасс) и др.

Однако результаты нового ж.-д. строительства за эти годы все же являются совершенно недостаточными. Сдача в эксплоатацию законченных работ из года в год резко отставала от плановых заданий. В ряде случаев имело место невысокое качество производимых работ (например, строительство линии Брянск—Вязьма). Фактическая стоимость построенных ж. д., как правило, превышала утвержденную смету.

К основным причинам, вызвавшим эти недочеты, нужно отнести распыление капиталовложений вместо надлежащего сосредоточения их на важнейших работах, неправильное распределение кадров, материальных ресурсов, оборудования по объектам нового ж.-д. строительства, а также совершенно неудовлетворительное в ряде случаев руководство строительствами, не обеспечивавшее надлежащего выполнения технических требований при строительных работах, не уделявшее должного внимания делу вербовки рабочей силы, созданию соответствующих жилищно-бытовых условий для строительных рабочих и т. д.

Строительство вторых, третьих и т. д. путей

Рост эксплоатационной длины ж.-д. сети за истекшие годы сопровождался нарастанием протяжения двухпутных магистралей. Укладка второго пути вдвое увеличивает пропускную способность участка. Рост протяжения ж.-д. линий с двойной и более колеей за годы отчетного периода происходил следующим образом (данные на конец года):

Показатели	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Протяжение ж.-д. линий с двойной и более колеей (в тыс. км)	16,4	17,5	19,0	19,5	21,1
То же в % ко всей эксплоатационной длине ж.-д. сети	21,0	21,6	23,2	23,6	25,4

Основные работы по строительству вторых путей за отчетные годы были сосредоточены главным образом на выходах из Донбасса к Москве, Ленинграду и на восток, на связях Урала с Кузбассом и на связях с Дальним Востоком.

В частности за эти годы сплошная укладка вторых путей производилась на следующих решающих направлениях ж.-д. сети: Основа—Льгов—Навля (выход из Донбасса на Ленинград), Купянск—Валуйки—Балашов—Пенза—Сызрань (выход из Донбасса на восток), Омск—Макушино—Челябинск, Еманжелинская—Магнитогорск (связь Урала с Кузбассом), Долгинцево—Пятихатки (связь Донбасса с Криворожьем), Кинель—Уфа (выход с востока) и др. По большинству из этих направлений работы будут производиться и в 1935 г.

Строительство вторых и третьих путей проводилось также на сравнительно небольших, но сильно загруженных участках, прилегающих к Московскому и Ленинградскому ж.-д. узлам: Моск-

ва—Брянск (частичная укладка), Москва—Дмитров, Люберцы—Раменское, Текстильщики—Подольск, Кусково—Обираловка, Фили—Кунцево, Обухово—Тосно, Ленинград—Вырица, Званка—Рыбацкое.

Смягчение и рационализация профиля

Для увеличения пропускной способности ж.-д. линий в годы отчетного периода были произведены существенные работы по смягчению уклонов.

Смягчение профиля увеличивает пропускную способность железной дороги, давая возможность увеличения веса поезда при сохранении всех прочих технических устройств. К тому же смягчение профиля дает эффект без каких-либо дополнительных затрат металла.

За годы отчетного периода частичное смягчение профиля было осуществлено на участках: Кинель—Батраки (до 6‰), Вятка—Буй (до 6‰), Вологда—Всполье, Курск—Харьков (устранение обрывных мест), Красный Лиман—Основа (до 6‰).

Сплошное смягчение профиля на направлении в целом в виду большой трудоемкости этих работ и их дороговизны как отдельное самостоятельное мероприятие в отчетные годы почти не применялось. Эти работы производились лишь в сочетании с сооружением вторых путей.

Наиболее крупные работы по смягчению профиля одновременно со строительством вторых путей проводились в отчетные годы на линиях: Кинель—Уфа (до 6‰), Омск—Челябинск (до 4‰), Валуйки—Елец—Москва (до 5,6‰), Основа—Льгов—Навля (до 5,6‰).

В качестве самостоятельного реконструктивного мероприятия работы по смягчению профиля ведутся на следующих однопутных линиях: на Мурманской ж. д., на направлении Москва—Горький—Котельнич—Свердловск, на направлении Вятка—Свердловск и на отдельных участках Восточного полукольца вокруг Москвы.

Электрификация железных дорог

Чрезвычайно мощным и эффективным средством увеличения пропускной способности железных дорог является перевод их на электрическую тягу. Июньским пленумом ЦК ВКП(б) в 1931 г. электрификация железных дорог была признана «ведущим звеном реконструкции ж.-д. транспорта в перспективе его развития».

Электровоз, обладая значительно большей силой тяги по сравнению с паровозом (сила тяги электровоза серии ВЛ—23 тонны, паровоза ФД—19,5 и паровоза ЭУ—16,2 тонны), развивает к тому же на руководящем подъеме значительно бо́льшую скорость (скорость электровоза ВЛ на руководящем подъеме—36 км

в час против 21 км в час у паровоза ФД и 12 км у паровоза ЭУ). Таким образом при электрической тяге более тяжелые поезда идут и с большей скоростью, что значительно увеличивает перевозочную мощность участка.

Кроме увеличения пропускной способности электрификация железных дорог дает огромный энергетический эффект, экономя дорогое твердое и жидкое топливо путем использования местного топлива и гидроэлектроэнергии. При этом сжигание топлива происходит в технически совершенных условиях крупных стационарных электростанций, что резко увеличивает коэфициент полезного действия электротяги по сравнению с паровозом. Кроме того введение электротяги значительно сокращает расход черного металла, требует меньшего количества обслуживающего персонала, улучшает условия труда и т. д.

Начало электрификации советских железных дорог было положено в 1929 г., когда в эксплоатацию вошли первые 18 км пригородного пасажирского участка под Москвой (Москва—Мытищи) *. В следующем 1930 г. электрификация этого участка была доведена до ст. Софрино (46 км от Москвы).

В течение отчетного периода были сданы в эксплоатацию следующие электрифицированные участки пригородного пассажирского движения: Мытищи—Щелково, Софрино—Загорск, Москва—Обираловка с ответвлением на Балашиху, Москва—Быково и Ленинград—Ораниенбаум. Из грузовых линий в отчетный период электрифицированы: горный Сурамский перевал Закавказских ж. д. Сталиниси—Зестафони (63 км) и горный участок на Урале Кизел—Чусовская (113 км).

Всего к концу 1934 г. находится в эксплоатации 379 км электрифицированных линий, в том числе 203 км пригородного пассажирского движения и 176 км магистрального движения. Кроме того в отчетные годы в основном закончена электрификация участков Долгинцево—Запорожье Екатерининской ж. д. (95 км) и Тифлис—Хашури Закавказских ж. д. (120 км). Ведутся работы по электрификации участков: Гороблагодатская—Свердловск (194 км), Дебальцево—Зверево (155 км), Кандалакша—Апатиты—Кировск (115 км) и др.

Первые шаги по электрификации железных дорог дают уже достаточный материал для того, чтобы на основе практического опыта судить о высокой эффективности электрической тяги.

Так, Сурамский перевал, являвшийся до его электрификации узким местом всего важного нефтеэкспортного направления Баку—Батум, сейчас имеет достаточную пропускную и провозную способность. 14 электровозов заменяют здесь 40 паровозов. При этом вместо 19 тыс. тонн мазута в год участком потребляется

* Ранее в СССР имелась только одна электрифицированная промышленная ж.-д. ветка Баку—Сабунчи.

дешевая гидроэнергия Загэса и Рионгэса. Численность работников локомотивных бригад сократилась в несколько раз.

Не меньшие результаты достигнуты и электрификацией пригородного пассажирского движения. Электрификация участка Москва—Загорск позволила увеличить скорости движения, улучшила обслуживание пассажиров, дала возможность уменьшить интервалы между поездами и увеличить количество остановок. 33 моторвагонных секции (99 вагонов) выполняют работу 50 паровозов и 450 пассажирских вагонов. Вместо 62 тыс. тонн условного топлива в год сейчас требуется только 20 тыс. тонн, причем вместо дорогого привозного топлива используется главным образом местное (торф, подмосковный уголь). Потребность в работниках локомотивных бригад уменьшилась вдвое.

В процессе работ по электрификации железных дорог растут и крепнут советские кадры электрификаторов—строителей и эксплоатационников; заводами НКТП осваивается производство сложнейшей аппаратуры и подвижного состава для электрифицированных дорог.

Если первые электрифицированные участки Северных и Закавказских ж. д. построены и смонтированы на заграничном оборудовании и при помощи иностранных специалистов, то последующие работы по электрификации проводились уже на отечественном оборудовании и своими кадрами, созданными на опыте строительства первых участков.

В конце 1932 г. заводом «Динамо» был построен электровоз, названный именем Владимира Ильича Ленина (ВЛ), дающий несмотря на меньший вес лучшие показатели по сравнению с импортными электровозами. Американский электровоз на Сурамском перевале реализует тяговое усиление в 20 тонн при скорости 30 км в час; это же усилие электровоз ВЛ более равномерно и более плавно развивает при скорости 36 км в час.

Сконструирован и выпущен пассажирский электровоз ПБ (Политбюро) с конструктивной скоростью 130 км/час. Испытания этого электровоза на Закавказских ж. д. дали уже положительные результаты.

Следует отметить также производство ртутных выпрямителей, заново освоенное ленинградским заводом «Электросила», причем продукция этого завода по качеству не уступает заграничной.

Однако ход электрификации железных дорог все еще очень сильно отстает от плана. Основная вина в этом падает на аппарат НКПС, не сумевший надлежаще организовать бесперебойный ход строительства. Известную долю ответственности несет и промышленность НКТП, не выполняющая своих обязательств по поставке электровозов (в 1934 г. выполнено только 35% договорных поставок), мотовагонов (в 1934 г. выполнено 50% договорных поставок), цветных металлов и оборудования тяговых подстанций.

Реконструкция средств сигнализации и связи

Большое значение для увеличения пропускной способности ж.-д. линий имеет и реконструкция сигнализации и связи. В этой области ж.-д. транспорт за годы отчетного периода добился значительных успехов.

От устарелого медленного и ненадежного телеграфно-телефонного соглашения между станциями наша ж.-д. сеть переходит к все более и более совершенным видам сигнализации (автоматическая блокировка, полуавтоматика, авторегулировка и др.).

Переход на автоматическую блокировку является высокоэффективным средством увеличения пропускной способности ж.-д. линий. Оборудование автоблокировкой, т. е. устройство на перегонах автоматически действующих сигналов, указывающих машинисту—занят или свободен лежащий впереди путь, позволяет безопасно двигаться по одному перегону одновременно нескольким поездам. Автоблокировка увеличивает таким образом пропускную способность двухпутных ж.-д. линий в два раза и одновременно значительно повышает безопасность движения.

Начало введения автоблокировки на нашей ж.-д. сети относится к 1931 г., когда впервые были оборудованы автоблокировкой опытные участки на М.-Бел.-Балтийской и Северных ж. д. В последующие за тем годы, по мере освоения производства соответствующего оборудования на советских заводах, развивается строительство автоматической блокировки на ряде важнейших направлений нашей ж.-д. сети, имеющих недостаточную пропускную способность.

На важнейшем пассажирском направлении Москва—Курск—Харьков—Минеральные Воды на автоматическую блокировку переведены участки: Москва—Орел (383 км), Курск—Харьков (245 км), Основа—Красный Лиман (177 км), Ростов—Кущевка (83 км). В дальнейшем на автоблокировку будет переведена вся эта магистраль. В годы отчетного периода переведены на автоблокировку также участки Прохладная—Гудермес—Махач-Кала (338 км), Омск—Татарская (168 км), Буй—Шарья (251 км), Шарташ—Богдановичи (95 км), Свердловск—Дружинино (84 км). Кроме этих направлений переведены на автоматическую блокировку участки Закавказской магистрали общим протяжением 254 км, ряд участков в Московском, Харьковском и Свердловском ж.-д. узлах и др.

Суммарная эксплоатационная длина участков, оборудованных автоматической блокировкой, составила на конец 1934 г. 2 579 км.

Огромный интерес представляет оборудование авторегулировкой участка Москва — Владимир (191 км). Авторегулировка является наиболее совершенным видом автоматической сигнализации, при котором сигналы переносятся непосредственно в будку машиниста. Этим в максимальной степени повышаются как

пропускная способность, так и в особенности безопасность движения.

Кроме автоматической блокировки за отчетные годы значительно увеличилось протяжение ж.-д. линий, оборудованных полуавтоматической блокировкой, удельный вес которой на сети среди других способов соглашения по движению поездов поднялся с 16% на 1/I 1931 г. до 21% на конец 1934 г. Проводилось также дальнейшее расширение применения жезловой сигнализации. Удельный вес этого вида соглашения по движению поездов за отчетные годы повысился с 49 до 64%. В результате значительно снизилась роль устарелого телеграфно-телефонного соглашения между станциями. Удельный вес этого способа соглашения упал с 34% на начало 1931 г. до 12% на конец 1934 г.

Существенные достижения должны быть отмечены и в области развития и реконструкции других средств связи. В то время как к VI Съезду Советов на ж.-д. транспорте не было ни одного километра постанционно-селекторной и линейно-путевой связи, в настоящее время постанционно-селекторной связью оборудовано уже 33 с лишним тыс. км, а линейно-путевой связью—свыше 15 тыс. км. За отчетные годы примерно на 50% увеличилось протяжение диспетчерской поездной связи, достигшей к концу 1934 г. 78 тыс. км, т. е. в основном охватившей всю ж.-д. сеть. Сильно (на 70%) возросло протяжение дальней телефонной связи, которая к концу 1934 г. достигла 92 тыс. км. Рост протяжения дальней телефонной связи сопровождался ее коренной реконструкцией. Подвеска медных и биметаллических проводов и применение трансляции в десятки раз увеличили возможность дальности переговоров. Вместо прежней дальности в 100—150 км сейчас даже при железных проводах возможно вести переговоры на 600—700 км, а при медных и биметаллических проводах—на 2 000—2 500 км. Значительно улучшена местная телефонная связь.

Общее протяжение линий связи на ж.-д. транспорте, составлявшее на 1/I 1931 г. 99 тыс. км, увеличилось к концу 1934 г. до 112 тыс. км.

Проволочная связь дополняется развитием радиосвязи. В настоящее время заканчивается строительство радиоцентров в Москве, Чите, Хабаровске и Тифлисе.

Открытие новых разъездов и блок-постов

Увеличение количества разъездов и блок-постов, т. е. дополнительное разделение перегонов, является сравнительно недорогим способом увеличения пропускной способности участка.

Этот метод развития пропускной способности в отчетные годы применялся на нашей ж.-д. сети довольно широко. В частности увеличение пропускной способности целых однопутных направлений путем открытия разъездов было достигнуто на сле-

дующих линиях: Карагандинской, Турксибе, линии Горький—Котельнич, Мурманской магистрали, линиях Грязи—Сталинград, Красноводск—Ашхабад, Вологда—Архангельск, Куровская—Канаш—Янаул.

Развитие и реконструкция узлов и станций

Пропускная способность железных дорог определяется не только пропускной способностью перегонов, но также и перерабатывающей мощностью ж.-д. станций и узлов. Поэтому за отчетные годы были проведены широкие работы по развитию и реконструкции важнейших ж.-д. станций и узлов.

Сооружение новых крупных станций и коренная реконструкция существующих вызывались также задачами обслуживания новых или реконструируемых крупных промышленных предприятий, строительством и реконструкцией городов.

За отчетный период на нашей ж.-д. сети построены следующие новые крупные сортировочные станции: Эйхе, Сталинск, Запорожье, Тагил (Смычка), Магнитогорск, Горький, Верховцево, Нижне-Днепровск. Осуществлена также реконструкция существующих крупных станций: Кр. Лиман (первая станция на сети, оборудованная механизированной сортировочной горкой), Кочетовка, Инокентьевская, Свердловск-Сортировочная, Лихая, Основа, Баладжары (Баку), Брянск, Перово, Сортировочная М.-Каз., Ховрино, Челябинск и ряд других. Проведены также реконструкция и расширение устройств на станциях строящейся магистрали Москва—Донбасс.

Существенную роль в реконструкции ж.-д. станций играет централизация стрелок. Ручное обслуживание стрелок требует затрат сравнительно значительного времени на их перевод, вызывает потребность в большом количестве стрелочников. Замена ручного обслуживания стрелок централизованным обслуживанием их устраняет все эти недостатки, одновременно повышая безопасность движения.

Наиболее совершенной является электрическая централизация стрелок. В истекшие годы устройство электрической централизации стрелок концентрировалось преимущественно на важнейшей пассажирской магистрали Ленинград—Москва—Харьков—Ростов—Минеральные Воды, и в сочетании с автоблокировкой должно превратить эту магистраль в показательную пассажирскую магистраль нашей ж.-д. сети. Электрической централизацией оборудован также ряд станций с наиболее интенсивным пассажирским движением на подходах к крупнейшим ж.-д. узлам Союза: Московскому, Ленинградскому и Харьковскому.

Рост числа стрелок, переведенных на централизованное управление, по годам отчетного периода показан в следующей таблице:

Показатели	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Механическая централизация стрелок	11 990	13 710	14 814	15 288
Электрическая » »	730	1 492	2 335	2 805

Особый интерес в деле реконструкции станций представляет механизация работы сортировочных горок. Эффективность механизации сортировочных горок заключается в увеличении их производительности. Вместе с тем значительно сокращается бой вагонов на горках и уменьшается количество обслуживающих рабочих.

В отчетный период была оборудована первая в СССР механизированная сортировочная горка в Красном Лимане.

В настоящее время проводятся работы по оборудованию механизированных сортировочных горок на ст. Дебальцево Донецкой ж. д. и на ст. Люблино М.-Курской ж. д.

Реконструкция паровозного парка

Пополнение паровозного парка ж. д. новыми паровозами за отчетные годы происходило исключительно за счет мощных паровозов серий Э, СУ и др. В результате при увеличении грузового паровозного парка за этот период на 17% и пассажирского паровозного парка на 22% общая сила тяги грузовых паровозов увеличилась на 27,5% и пассажирских—на 24%. Таким образом имело место довольно значительное увеличение средней тяговой силы одного грузового паровоза и некоторое, хотя и значительно более слабое, увеличение средней тяговой силы пассажирского паровоза.

Кроме мощных грузовых паровозов Э и пассажирских СУ, в последние годы ж.-д. транспорт начал получать новые современные мощные паровозы серий ФД (грузовые) и ИС (пассажирские). Всего за отчетные годы поставлено железнодорожному транспорту 204 паровоза ФД и 4 паровоза ИС. В качестве опытного экземпляра выпущен паровоз типа декапод с колесной формулой 1—5—0, названный именем Серго Орджоникидзе (СО), и опытный мощный паровоз с колесной формулой 2—7—2 с нагрузкой на ось в 20 тонн.

Эксплоатационные показатели на участке Красный Лиман—Основа, полностью переведенном в 1934 г. на обслуживание паровозами ФД, характеризуют высокую эффективность этих паровозов в сравнении с паровозами серии Э. Хотя полного исполь-

зования тяговой силы паровоза ФД при существующей слабой винтовой стяжке вагонов до перехода на автосцепку осуществить невозможно, все же вес поезда на этом участке был увеличен с 1 750 до 2 000 тонн, т. е. на 14%. Одновременно паровоз ФД даже при полном использовании его силы развивает значительно бо́льшие скорости, чем паровоз Э. Техническая скорость на участке Красный Лиман с переходом на обслуживание паровозами ФД увеличилась в мае 1934 г. по сравнению с маем 1933 г. с 25,8 до 29,9 км/час, или на 18%. Таким образом уже при существующей сцепке введение паровоза ФД примерно на 30% увеличило пропускную способность участка.

Поступавшие в течение 1934 г. новые паровозы ФД в первую очередь размещались на Курском направлении, связывающем Донбасс с Москвой (депо Красный Лиман, депо Белгород и далее на север), с тем чтобы уже в 1934 г. ознакомить все депо этого направления с условиями эксплоатации новых паровозов. Одновременно паровозы ФД поступают на Екатерининскую ж. д., в первую очередь в депо Нижне-Днепровск.

Помимо реконструкции паровозного парка путем пополнения его новыми, более мощными типами паровозов в годы отчетного периода были произведены работы по модернизации (техническому усовершенствованию) существующего паровозного парка. Увеличение числа паровозов, прошедших модернизацию, за отчетный период видно из следующей таблицы:

Число паровозов	На 1/I 1931 г.	На 1/I 1934 г.
с инжекторами мятого пара	—	251
с пароперегревателями	7 726	11 013
с раздвижными золотниками	4 074	9 403
с качающимися колосниками	2 034	4 569
с колосниками малого живого сечения	487	3 610
с отражательными сводами угольного отопления	4 380	12 168

К мероприятиям по модернизации существующих паровозов должны быть отнесены также работы по устройству электроосвещения на паровозах. В настоящее время оборудовано электроосвещением 82,5% всего пассажирского и 4,9% грузового паровозного парка.

Несколько вырос за отчетный период и парк тепловозов, работающих на безводном участке Ср.-Азиатской ж. д. Общее наличие тепловозов увеличилось за это время с 2 до 20. Кроме того, для замены паровозов на станционных маневрах было получено только за последние три года 562 мотовоза.

ой
ть
с
а-
но
а-
ии
с
де-
ве-

ую
ем
да-
по
ов.
д.,

пе-
от-
дии
но-
за-

4 г.

зов
рос-
ро-
ро-

ра-
на-
то-
олу-



Первая механизированная сортировочная горка (ст. Красный Лиман)



Первая механизированная сортировочная горка (ст. Красный Лиман)

Реконструкция деповского хозяйства

Реконструкция паровозного парка и поступление на сеть мощных паровозов бо́льших длины и веса естественно требуют и соответствующей реконструкции всех деповских устройств.

К началу второй пятилетки, на ряду с общим количественным недостатком паровозных стойл, до 50% депо на сети дорог Союза не удовлетворяли требованиям обслуживания мощных паровозов. Поэтому в эти годы проводились усиленное строительство новых паровозных зданий и переустройство существующих с одновременной реконструкцией всего деповского оборудования.

Общее число основных и оборотных депо (с приписными паровозами) увеличилось за последние три года с 341 до 375 с соответствующим увеличением числа стойл в них на 17%. Вместе с тем станочное оборудование депо возросло за это время на 18%. Этот прирост однако следует считать совершенно недостаточным, поскольку существующее станочное оборудование чрезвычайно устарело и требует интенсивной его замены. Почти удвоилось за отчетный период обеспечение депо электросварочными и газосварочными аппаратами. Удвоилось количество установок для горячей промывки паровозов.

Экипировочные устройства на наших железных дорогах до 1930 г. носили примитивный характер. В годы отчетного периода проводились интенсивные работы по строительству новых современных экипировочных устройств. В результате на нашей ж.-д. сети уже имеется 147 эстакад с бункерами, 348 кранов с механическим приводом, 117 кранов с ручным приводом, 24 транспортера, 72 установки для механизированного пескоснабжения и 24 установки для шлакоуборки.

Реконструкция водоснабжения

Рост транспортной работы и введение новых, более мощных паровозов потребовали значительного усиления и реконструкции ж.-д. водоснабжения. Несмотря на произведенные в отчетный период работы водоснабжение было и остается до сих пор все еще одним из наиболее отсталых и узких участков ж.-д. хозяйства, продолжая по ряду направлений лимитировать пропускную способность железных дорог. Все еще окончательно не ликвидирована и запущенность водоснабжения (загрязненность прудов, ветхость водопроводной сети, машин, котлов и т. д.).

Реконструкция электросилового хозяйства

Несмотря на рост общей мощности электроустановок и присоединений с 71 тыс. киловатт на 1/I 1931 г. до 129 тыс. киловатт на 1/I 1935 г., т. е. на 82%, потребность железных дорог в элект-

роэнергии полностью еще не удовлетворена. Более того, при быстром нарастании потребности железных дорог в электроэнергии мы имеем из года в год значительный рост дефицита мощности источников тока. Потребность в электроэнергии возросла за отчетный период в 3 раза, в то время как общая мощность ж.-д. электростанций повысилась всего в 1,8 раза.

Реконструкция вагонного парка

Структура нашего товарного вагонного парка характеризуется значительным несоответствием составу грузооборота, обусловленному быстрыми темпами индустриализации страны, быстрым ростом перевозок массовых индустриальных грузов (уголь, нефть, руда, лесоматериалы, машины, металлогрузы).

Поэтому реконструкция товарного вагонного парка за истекшие со времени VI Съезда Советов годы производилась прежде всего в направлении изменения его структуры. За отчетные годы пополнение вагонного парка шло преимущественно открытым и специальным подвижным составом (хопперы, гондолы, платформы, цистерны, изотермические вагоны).

Пополнение крытым подвижным составом, удельный вес которого в парке не соответствует составу грузооборота, с 1933 г. было прекращено.

Изменение структуры товарного вагонного парка за отчетный период характеризуется следующими данными:

Типы вагонов	На 1/I 1931 г.	На 1/I 1935 г.
Крытые двухосные вагоны	66,2	56,0
» четырехосные вагоны	3,8	3,8
Открытые двухосные вагоны	18,5	23,2
» четырехосные вагоны	1,9	2,7
Специальные двухосные вагоны	8,4	10,6
» четырехосные вагоны	1,2	3,7
Итого: двухосных вагонов	93,1	89,8
четырехосных вагонов	6,9	10,2
Всего	100	100

Таким образом за истекшие годы удельный вес большегрузных вагонов в нашем парке повысился с 6,9 до 10,2%. Это было достигнуто за счет общего увеличения количества большегрузных вагонов на 21,4 тыс. физических единиц. Однако в парке открытого подвижного состава все еще преобладают двухосные платформы и крайне недостаточно количество четырехосных

платформ и гондол, план поставок которых промышленностью систематически недовыполняется.

Увеличение количества специальных вагонов, главным образом цистерн и изотермических, повысило их удельный вес в парке с 9,6 до 14,4%. Однако этот удельный вес все еще недостаточен с точки зрения потребностей грузооборота. Это особенно заметно по изотермическим вагонам.

По пассажирскому вагонному парку должно быть отмечено резкое отставание роста парка от роста пассажирских перевозок, что при недостаточном внимании к обслуживанию пассажиров со стороны жел. дор. привело к ухудшению условий пассажирских перевозок (главным образом 1931 и 1932 гг.).

Реконструкция пассажирского вагонного парка намечена в направлении перехода к вагонам большей вместимости, в частности к вагонам цельнометаллической конструкции. В настоящее время разработан уже вагон такой конструкции, и в 1935 г. первая партия этих вагонов должна поступить на нашу ж.-д. сеть.

На ряду с пополнением вагонного парка более совершенным подвижным составом за истекшие годы были проделаны значительные работы по реконструкции существующего вагонного парка. Наиболее важное значение из этих мероприятий имеет переход на автоматическое торможение и автоматическую сцепку. Оба эти мероприятия значительно экономят рабочую силу и в огромной степени увеличивают безопасность движения.

Настоятельная необходимость перехода на автоматическое торможение и автоматическую сцепку возникает в связи с пополнением паровозного парка мощными локомотивами. Полное использование паровозов ФД, не говоря уже о более мощных паровозах и электровозах, невозможно при существующей винтовой стяжке и ручном торможении. Существующая винтовая стяжка допускает напряжение в 12—16 тонн. В то же время паровоз ФД дает силу тяги в 19,5, а электровоз ВЛ—в 23 тонны.

Автосцепка устраняет опасные и имеющие сейчас большое распространение разрывы поездов, уменьшает число рабочих, занятых на опасной сейчас работе по ручной сцепке вагонов, сокращает время на маневровые работы и т. д. Автотормоз сокращает длину так называемого тормозного пути (т. е. пути, проходимого от начала торможения до полной остановки поезда), позволяя реализовать большие скорости движения, автоматически останавливает части поезда при его разрывах, дает ровное, согласованное и единовременное торможение по всему составу, устраняет тяжелый труд тормозильщиков и т. д.

Введение у нас автоматического торможения и автоматической сцепки опирается на советские изобретения и работу советских заводов как НКТП, так и НКПС. Советские тормоза приобрели уже заслуженную весьма хорошую репутацию. Тормоз Матросова после испытаний признан лучшим в мире и в настоящее

время принят на нашей ж.-д. сети как типовой. Советская автосцепка ИРТ-3 также весьма успешно прошла испытания.

Переход на автоторможение проводится путем оборудования части вагонов автоматическими тормозами, а другой части—пролетными трубками, позволяющими включать эти вагоны в воздушную сеть состава с автоматическим торможением и формировать таким образом автотормозные поезда из вагонов, оборудованных как автоматическими тормозами, так и пролетными трубками.

Ход оборудования нашего товарного вагонного парка приборами автоторможения за годы истекшего периода характеризуется следующими данными (в тыс. вагонов):

Годы	Оборудование автотормозами	Оборудование пролетными трубками
До 1931 г.	27,5	33,5
1931 г.	14,1	46,7
1932 г.	14,8	55,7
1933 г.	37,4	242,8
1934 г.	50,6	63,0

К настоящему времени 91% вагонного парка уже приспособлен для автоторможения, и полный переход всего грузового движения на автоторможение должен быть осуществлен в ближайшие месяцы 1935 г.

Гораздо хуже проходит внедрение автосцепки. Принятая в качестве типовой, советская автосцепка ИРТ-3 освоена производством лишь в 1934 г., да и то только на заводе Можерез. Заводы НКТП в 1934 г. сорвали программу производства автосцепок и поставили ж.-д. транспорту всего 100 вагонов с приборами автосцепки. Недовыполнил плановое задание по автосцепке и завод Можерез. На заводах НКПС приборами автосцепки оборудовано в 1934 г. 1 600 вагонов. Эти темпы совершенно недостаточны для выполнения задания XVII партсъезда об оборудовании автосцепкой в течение второй пятилетки не менее половины всего товарного вагонного парка.

Помимо этих основных реконструктивных мероприятий по вагонному парку, за истекшие годы были проведены значительные работы по устройству отдельных технических усовершенствований в вагонах существующего парка. Из этих мероприятий крупное значение имеет в частности улучшение конструкции вагонных букс. Разрезные буксы заменяются неразрезными и

оборудуются польстерами—приборами, полностью обеспечивающими равномерную подачу смазки и предохраняющими ее от загрязнения.

Значительные работы за истекшие годы и особенно за 1933—1934 гг. были проведены также по усилению чрезвычайно отсталой деповской базы вагонного хозяйства (строительство вагонных депо и пр.).

Реконструкция путевого хозяйства

Введение мощного подвижного состава, автоторможения и автосцепки значительно увеличивает как давление, оказываемое на путь, так и скорости движения поездов. Паровозы ФД и электровозы имеют давление на ось в 20 тонн и выше против 16 тонн у паровоза Э. Полностью загруженный четырехосный вагон с автосцепкой и автоторможением давит на ось с силой 18—20 тонн против 12 тонн давления на ось, оказываемого двухосным вагоном. Техническая скорость пассажирских поездов на отдельных участках против 60—70 км в час, достигаемых с паровозами СУ, возрастает до 80—100 км в час при паровозах ИС.

Все это требует коренного усиления и реконструкции путевого хозяйства. В связи с все еще не ликвидированной значительной запущенностью путевого хозяйства задача усиления и реконструкции пути, задача его коренного оздоровления выдвигаются на одно из важнейших мест в капитальном строительстве ж.-д. транспорта.

В области рельсового хозяйства реконструкция проводится по линии перехода к новым, более тяжелым и мощным, типам рельсов. До сих пор наше рельсовое хозяйство характеризуется абсолютным преобладанием рельсов слабых типов. Тяжелые и мощные рельсы,—типа I-а, весом 43 кг в 1 пог. м, и типа II-а, весом 38,4 кг в 1 пог. м, допускающие пропуск тяжелых локомотивов,—лежат лишь на 19% общего протяжения всей нашей ж.-д. сети. Рельсы типа III-а, весом 33,5 кг в 1 пог. м, и близкие к ним по весу, допускающие обращение паровозов существующих серий ЭУ и СУ, лежат на 55% сети. На остальной части ж.-д. сети уложены более легкие рельсы, ограничивающие возможности движения даже этих серий паровозов.

Вместе с тем на многих ж.-д. линиях мы имеем еще и недопустимую «чересполосицу» в рельсовом хозяйстве, т. е. вкрапление легкого типа рельсов среди более тяжелых, что делает невозможным пропуск тяжелого подвижного состава по всему участку. Должна быть отмечена также значительная запущенность в рельсовом хозяйстве железных дорог (рельсы, скрепления).

В течение отчетного периода проводилась замена легких рельсов более тяжелыми.

В результате удельные веса различных типов рельсов в рельсовом хозяйстве ж.-д. сети за отчетный период изменились следующим образом (на конец года в процентах к итогу):

Типы рельсов	1930 г.	1934 г.
Рельсы типа I-а и II-а	17,0	18,8
» » III-а	52,2	55,2
» » IV-а и легче	30,8	26,0

В рельсовом хозяйстве должен быть отмечен ряд вреднейших упрощенческих мероприятий, сыгравших значительную роль в нарастании запущенности пути. В последние годы проводилась большая борьба с этим упрощенчеством: повышены технические требования, изымаются упрощенческие четырехдырные накладки, вводятся изъятые третьи костыли, изменена конструкция головки костыля и пр.

В области шпального хозяйства реконструкция должна проводиться в направлении увеличения доли пропитанных шпал, изменения типа шпал и увеличения количества шпал, уложенных на 1 км пути. Однако за отчетный период нельзя отметить сколько-нибудь заметных достижений ни по одному из этих мероприятий. Больше того: вплоть до 1934 г. продолжалось нарастание запущенности шпального хозяйства в результате систематической недосмены шпал, и только в 1934 г. наметилось некоторое снижение этой запущенности. Так, к началу 1934 г. в пути лежало около 30 млн. шпал, требующих смены. К концу 1934 г. шпал, требующих смены, осталось 27 млн. Основная причина недосмены шпал несомненно лежит в систематическом невыполнении плана поставки шпал железным дорогам.

Увеличение числа шпал, уложенных в среднем на 1 км пути, происходит весьма медленно. На 1/I 1932 г. среднее число шпал на 1 км главных путей составляло 1 361, а на 1/I 1934 г. возросло до 1 401.

Совершенно неудовлетворительные результаты следует отметить и в отношении пропитки шпал. Вместо необходимого увеличения доли пропитанных шпал наблюдается снижение этой доли. Так, если в шпалах, уложенных в течение 1931 г., доля пропитанных шпал составляла 75%, то в шпалах, уложенных за 1934 г., доля пропитанных составила всего 50%.

Реконструкция верхнего строения пути кроме мероприятий в области рельсового и шпального хозяйства требует также перехода на новый, более совершенный тип баласта—щебеночный и др. До сих пор на нашей сети преобладает плохой по своим техническим качествам песчаный баласт, к тому же находящийся в совершенно неудовлетворительном состоянии (загрязнен и т. д.). Переход на щебеночный баласт протекает чрезвычайно медленно, и только за последние годы может быть отмечено некоторое, правда, еще совершенно недостаточное, оживление в этой области. В течение 1934 г. уложено на щебеночный баласт 600 км ж.-д. пути. Всего к концу 1934 г. щебеночный баласт лежит у нас на протяжении 2 693 км. Кроме того на 1 600 км пути имеется удовлетворительный ракушечный баласт, а на 400 км также удовлетворительный гравийный баласт; вся же остальная ж.-д. сеть уложена на песчаном баласте.

Реконструкция ремонтных заводов и заводов по производству запасных частей

Существующие паровозоремонтные заводы ж.-д. транспорта являются в значительной мере устаревшими предприятиями. Средний возраст большинства из них—35—40 лет. Весьма слабо развиты заготовительные цеха заводов. Географическое размещение паровозоремонтных заводов по сети железных дорог не соответствует потребностям в ремонте со стороны дорог. Чрезвычайно резкая диспропорция между потребностью дорог в ремонтных средствах и производительностью существующих ремонтных заводов имеется на дорогах восточного сектора—Урала, Сибири и Ср. Азии.

Мероприятия по замене и пополнению заводского оборудования, реконструкция и рационализаторские мероприятия, проведенные за отчетные годы, увеличивают пропускную способность заводов.

В частности крупные реконструктивные работы проводились на Пролетарском заводе в Ленинграде, что увеличивает мощность этого завода до 400 локомотивов в 1935 г. Реконструкция Омского завода увеличит мощность этого завода до 600 локомотивов, 4 850 грузовых вагонов и 1 500 пассажирских вагонов. Александровский завод после его реконструкции будет пропускать 600 паровозов и 120 электровозов в год. Строится новый мощный паровозоремонтный завод в Улан-Уда (Верхнеудинский) с пропускной способностью в 600 паровозов, 83 тыс. грузовых вагонов и 1 650 пассажирских вагонов в год. Первая очередь локомотивного комбината этого завода вводится в эксплоатацию уже в 1935 г. Приступлено также к строительству Синарского паровозоремонтного завода с вагоноремонтным комбинатом на

Урале. Ведутся изыскания и разрабатываются проекты паровозоремонтных заводов в Казакстане, в Москве. Разрабатываются проекты реконструкции заводов в Тифлисе и Изюме.

Совершенно недостаточна и технически устарела ремонтная база вагонного хозяйства. В ведении Вагонного управления и дорог находятся 29 вагоноремонтных заводов, кроме того ремонт вагонов производится в вагонных цехах на девяти паровозоремонтных заводах, а также на Кировском заводе Треста машиностроения НКПС. Все эти заводы построены еще до войны, а значительная часть их—в прошлом столетии. Оборудование заводов крайне устарело, сильно технически изношено, что создает большие трудности при производстве ремонта.

За истекшие годы проведено расширение ряда заводов, главным образом их заготовительных цехов. В результате проведенных реконструктивных мероприятий значительно выросло собственное производство запасных частей на вагоноремонтных заводах, которое составило в 1934 г. около 74 тыс. тонн против 54 тыс. тонн в 1932 г. Проведена крупная реконструкция вагоноремонтного завода им. Войтовича в Москве, заканчиваемая в 1935 г. Продолжается реконструкция Октябрьского завода в Ленинграде.

Для усиления ремонтной базы в 1934 г. приступлено к строительству 5 новых крупных вагоноремонтных заводов. Четыре из них должны войти в частичную эксплоатацию уже в 1935 г. с доведением мощности в том же году до 40—50% проектной.

Значительно усилена за отчетные годы собственная производственная база НКПС по производству запасных частей для подвижного состава. Вступил в эксплоатацию начатый строительством в 1931 г. завод-гигант Можерез, освоивший уже полную проектную мощность по кузнечному, чугунолитейному и механическому цехам. Находится в строительстве второй мощный завод по производству запасных частей—Сажерез (в настоящее время осваивается уже производство пружинно-рессорным цехом). В 1933 г. вступил в эксплоатацию реконструированный Луганский труболитейный завод.

Механизация на железнодорожном транспорте

Наиболее трудоемкими, в первую очередь подлежащими механизации, являются следующие отрасли ж.-д. хозяйства: погрузо-разгрузочные работы, работы по ж.-д. строительству и путевые работы. Известные результаты в этом направлении, достигнутые за отчетные годы, нельзя не признать все еще крайне недостаточными. Так, рост механизации погрузо-разгрузочных работ с 1932 по 1934 гг. характеризуется следующими основными данными:



Советский электровоз „ВЛ“ серийного производства (имени Владимира Ильича Ленина)

Показатели	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Объем механизированной переработки грузов (в млн. тонн)	2,0	4,5	6,1
То же в процентах от всей переработки грузов средствами ж. д. . .	1,3	2,6	3,3

Несмотря на некоторый рост абсолютного и относительного значения механизированной переработки грузов, все же ее роль на ж.-д. транспорте еще совершенно ничтожна. Также недостаточно внедрение механизации и в области трудоемких строительных работ на ж.-д. транспорте (главным образом земляные работы). В 1933 г. процент охвата земляных работ экскаваторами (по новому ж.-д. строительству) составил 16%.

Несколько лучшие результаты могут быть отмечены в области механизации путевых работ. К началу отчетного периода механизация путевых работ была в зачаточном состоянии. На дорогах имелось лишь весьма незначительное количество импортных путевых машин. К настоящему времени создана собственная советская база механизации путевых работ, которая в ближайшее время позволит двинуть это дело вперед значительно более быстрыми темпами.

Сконструирован советскими изобретателями и освоен производством на заводах Треста машиностроения НКПС целый ряд машин для механизированного производства путевых работ. За последние 3 года заводами НКПС выпущена группа сложных путевых машин, которые производят работу по очистке кюветов, нарезке новых кюветов, оправке насыпи, планировке баласта, выводу подпочвенных вод, автоматической разгрузке баласта и т. д. Выпущены также мелкие станки по металлу и дереву (шлифовальные, сверлильные, рельсорезные, рельсошлифовальные, шпалозарубные и др.) и различные конструкции подъемно-транспортных средств. Выпуск основных типов этих машин в 1934 г. по сравнению с предыдущим годом увеличился следующим образом:

Виды машин и станков	1933 г.	1934 г.
Путевые струги	1	12
Баластировочные машины	1	4
Саморазгружающиеся платформы	60	1 128
Станки рельсорезные	3	104
» шпалосверлильные	16	200
» рельсошлифовальные	35	122

Для лучшего использования механизмов на дорогах созданы путевые механические станции (ПМС). В настоящее время организовано 6 таких станций. В дальнейшем они должны быть созданы на всех дорогах.

Основным типом машин в путевом хозяйстве принят передвижной компрессор с пневматическим исполнительным инструментом, применение которого механизирует подбивку шпал при плановом ремонте пути, подбивку щебеночного баласта, выдергивание и забивку костылей, развинчивание и завинчивание болтов и т. д.

Научно-исследовательская работа и реконструкция железных дорог

Научно-исследовательская разработка вопросов реконструкции транспорта за отчетные годы чрезвычайно сильно отставала от практических запросов, предъявляемых капитальным строительством железных дорог. В этом сыграли свою роль как совершенная недостаточность лабораторно-производственной и экспериментальной базы научно-исследовательских институтов транспорта, неудовлетворительный по количеству и качеству штат работников институтов, так и оторванность этих институтов от практической работы по реконструкции транспорта. Все эти недостатки привели к совершенно недостаточному внедрению в транспортное производство законченных и одобренных научных работ. Однако все же должны быть отмечены отдельные значительные достижения научно-исследовательской и изобретательской мысли на ж.-д. транспорте за отчетные годы.

В области тяги к числу основных работ принадлежит конструирование товарного паровоза с колесной формулой 2—7—2, разрешающего интересную проблему создания сверхмощного паровоза с относительно небольшой нагрузкой на ось, что позволяет этому паровозу работать при существующем пути без укладки тяжелых типов рельсов. Разработан также вопрос применения на паровозах пара повышенного (35 атмосфер) и высокого (до 120 атмосфер) давления. Паровоз с котлом высокого давления дает коэфициент полезного действия в 12—13% против 6—8% у паровоза с обычным давлением пара, т. е. расход топлива снижается на 30—40%. Значительный интерес представляет и разрешение проблемы паровоза с конденсацией, что имеет огромное значение в безводных районах страны, так как позволяет таким паровозам работать с минимальным потреблением воды.

Видное место среди научно-исследовательских работ в области тяги занимает также разработка проблемы перехода на пылеугольное отопление паровозов, которое дает экономию в топливе на 15—20%, одновременно освобождая значительное количество высокосортного угля для нужд металлургии. В результате

работ Института паровозного хозяйства выпущен первый опытный паровоз серии Э на пылеугольном отоплении и разработан проект перевода на пылеугольное отопление паровоза серии ФД.

В области вагонного хозяйства успешно выполнены бывш. Научно-исследовательским институтом тяги НКПС работы по конструированию автоматической сцепки (ИРТ-3) и развернуты значительные работы по проектированию и выбору новых, наиболее эффективных типов пассажирских и грузовых вагонов.

Интересные и ценные изобретения за отчетный период имеются в области водоснабжения (гидро-пневматический аккумулятор инж. Рожновского и ускоритель набора воды Рожновского и Андреева).

В области путевого хозяйства в первую очередь нужно отметить разработанные Центральным научно-исследовательским институтом пути и Научно-исследовательским институтом металлов проекты новых стандартов рельсов, рельсовых стыков, скреплений, противоугонов, шпал и поперечных профилей баласта.

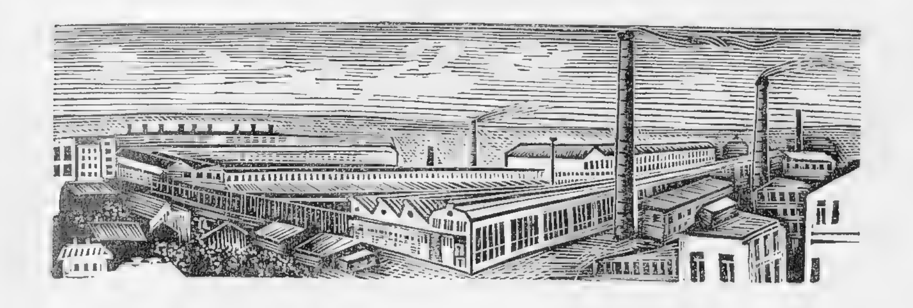
В хозяйстве связи научно-исследовательская мысль оказала существенную помощь в разработке основных реконструктивных мероприятий. Огромное значение имеет здесь научная разработка авторегулировки системы инж. Булата, а также активная помощь научно-исследовательской мысли при осуществлении магистральной связи НКПС с дорогами. Это последнее устройство по размаху и оригинальности примененных конструкций не имеет себе равных.

Общие выводы

Таковы основные показатели реконструкции ж.-д. транспорта, проведенной за годы, прошедшие со времени VI Съезда Советов. Несмотря на значительное отставание фактического хода работ от плановых заданий, несмотря на ряд крупнейших недочетов в планировании и в проведении реконструктивных мероприятий, несомненен все же существенный, хотя и все еще недостаточный по своим темпам, процесс глубокого качественного изменения в техническом вооружении железных дорог. Реконструкция ж.-д. транспорта создает вместе с тем новые кадры инженеров, техников и квалифицированных рабочих, выковывающиеся и крепнущие в процессе борьбы за освоение новых технических средств.

Наш ж.-д. транспорт за эти годы существенно изменил свою техническую характеристику и начал превращаться в мощный ж.-д. транспорт, вооруженный современной техникой.

МАТЕРИАЛЬНОЕ СНАБЖЕНИЕ И ФИНАНСЫ



МАТЕРИАЛЬНОЕ СНАБЖЕНИЕ

Мощное развитие социалистической промышленности Советского Союза создало все необходимые предпосылки для значительного повышения материально-технического снабжения ж.-д. транспорта, и в связи с этим структура снабжения за последние годы резко видоизменилась.

Колоссальные материальные ценности, которые ж.-д. транспорт получил от народного хозяйства в период между VI и VII Съездами Советов, значительно повысили его техническую вооруженность и укрепили его материальную базу.

Для характеристики роста технической вооруженности транспорта достаточно указать, что мощные паровозы, электровозы, тепловозы, электровагоны, грузовые вагоны большой грузоподъемности, хопперы, гондолы, новое сложнейшее оборудование для вагоноремонтных заводов и депо, оборудование для автоблокировки и электрификации и т. д. были получены транспортом за этот период впервые.

Поставка подвижного состава

Паровозы. С 1931 по 1934 г. ж.-д. транспорт получил: 3 072 грузовых паровоза, в том числе 204 мощных ФД, 552 пассажирских паровоза, из которых 4 сверхмощных ИС, 32 электровоза, 11 тепловозов, 54,8 тыс. грузовых и 5,0 тыс. пассажирских вагонов, 105 электровагонов и т. д.

При этом необходимо подчеркнуть интенсивный рост годовой поставки. Поставка паровозов возросла с 598 единиц в 1929/30 г. до 1 066 единиц в 1934 г., т. е. почти в два раза. Поставка грузовых вагонов возросла с 11 858 до 18 974 физических единиц, а пассажирских вагонов с 734 в 1929/30 г. до 1 432 в 1934 г. Однако на ряду с абсолютным ростом поставок промышленность

все же систематически не выполняет своих обязательств перед транспортом, и фактические поставки отстают от плановых заданий.

По отдельным годам выполнение плана поставки паровозов (грузовых и пассажирских) характеризуется следующими цифрами:

Годы	% выполнения плана
1929/30	98,5
1931	78,0
1932	74,3
1933	78,5
1934	85,1

Поставка грузовых паровозов в 1932 и 1933 гг. дает резкое снижение против 1931 г., и лишь в 1934 г. достигнуто превышение по сравнению с поставкой 1931 г.

Пассажирских паровозов в 1931 г. транспорт не получал совершенно, и только с 1932 г. возобновилась их поставка, причем в этом году железные дороги получили 147 паровозов СУ, и кроме того Коломенский завод выпустил в 1932 г. свой первый мощный пассажирский паровоз серии ИС. В 1933 г. выпущен также один паровоз ИС и два в 1934 г.

За истекшие годы создана высокая техническая база паровозостроения. Построен и эксплоатируется новый Луганский завод, оборудованный по последнему слову техники, с годовой производительностью в 1 080 паровозов ФД. В настоящее время на заводе заканчивается испытание опытного сверхмощного паровоза с семью спаренными осями.

Ряд других заводов реконструирован, проведена специализация заводов, заказы, не связанные с паровозостроением, сняты с заводов, установлена однотипность постройки паровозов, широко внедрена электросварка, повышающая качество продукции.

Вагоны. В отношении производства пассажирских вагонов следует отметить ряд значительных достижений: переход на производство исключительно четырехосных вагонов, освоение производства электровагонов на Мытищинском заводе и наконец выпуск Калининским заводом нового типа цельнометаллического пассажирского вагона длиною в 25 метров.

Но на ряду с этими достижениями план поставок пассажирских вагонов из года в год не выполняется, и даже в наиболее благополучном в этом отношении 1934 г. план выполнен лишь на 80%.

За период с 1931 по 1934 г. ж.-д. транспорт получил 6,4 тыс. четырехосных гондол и хопперов, 9,5 тыс. четырехосных цистерн и 5,2 тыс. четырехосных изотермических вагонов, причем необходимо отметить, что за 1930—1933 гг. поставка грузовых ваго-

нов составляла в среднем 11—12 тыс. в год (или 16—17 тыс. в двухосном исчислении), а за 1934 г. составила уже 19 тыс. вагонов (или 26,8 тыс. вагонов в двухосном исчислении), т. е. на 64% больше, чем в 1933 г.

Таким образом отмеченный выше рост поставки грузовых вагонов получен исключительно за счет резкого увеличения поставок 1934 г., но даже и в этом году план выполнен всего на 71,6%, тогда как план 1931 г. был выполнен лишь на 34,4%. Из приведенных цифр видно, что за истекшие годы вагоностроительные заводы Главтрансмаша систематически не выполняли плана поставки вагонов НКПС; при таком положении совершенно недопустимым является срыв срока окончания строительства Уральского вагонного завода (на 54 тыс. четырехосных вагонов в год), намеченного правительством к сдаче в эксплоатацию со второго полугодия 1935 г.

Запасные части — поставки и производство НКПС

Неудовлетворительное выполнение промышленностью своих обязательств по поставке транспорту запасных частей потребовало специального вмешательства ЦК партии и правительства (постановление от 4/VI 1934 г.).

В результате в 1934 г. наметился значительный рост поставки запасных частей, и транспорт получил 143 тыс. тонн против 58,2 тыс. тонн в 1931 г., однако план все же не выполнен на 6,3%.

Растущая потребность в запасных частях заставила НКПС максимально увеличить их производство на своих заводах, и к настоящему времени продукция заводов НКПС достигла следующих размеров:

Заводы	Товарный выпуск продукции в неизменных ценах 1926/1927 гг. (млн. руб.)	
	1933 г.	1934 г.
Можерез	12,0	26,6
Сажерез	1,0	2,8
Луганский труболитейный	0,1	1,4
«Инжектор»	1,0	1,0
Итого	14,1	31,8

Построенный по последнему слову техники завод Можерез и строящийся Сажерез должны будут в ближайшие годы обеспечить потребность ж.-д. транспорта в запасных частях, поставляе-

мых в настоящее время в основной части промышленностью (особенно стальное литье, рычажные передачи к автотормозам, автосцепка и т. п.).

Задача ближайшего времени состоит в том, чтобы полностью закончить строительство Можереза и Сажереза в соответствии с решением ЦК ВКП(б) и СНК от 4/VI 1934 г., доведя их общую производственную мощность к 1936 г. до 150 000 тонн запасных частей, и окончательно разрешить вопрос об обеспечении транспорта запасными частями, производимыми на заводах НКПС. Заводы транспортного машиностроения НКТП, освобожденные от производства запасных частей, должны будут значительно развить выпуск нового подвижного состава.

Поставка черных металлов

Железнодорожный транспорт является одним из крупнейших потребителей черных металлов. По удельному весу в общем потреблении страны ж.-д. транспорт занимает второе место после тяжелой промышленности.

Потребление проката ж.-д. транспортом увеличилось с 9,7% общего потребления страны в 1931 г. до 12,8% в 1934 г.

Вплоть до 1934 г. темпы прироста годовой поставки проката весьма незначительны, а в 1932 г. имело место даже снижение по сравнению с 1931 г., причем это снижение произошло исключительно за счет поставки рельсов (в 1931 г.—345 тыс. тонн, в 1932 г.—285 тыс. тонн). Такое резкое ухудшение в снабжении рельсами не могло не отразиться самым отрицательным образом на транспорте, и в результате план смены рельсов в 1932 г. был выполнен всего лишь на 59%, а свыше чем на 1 000 километров готового земляного полотна рельсы не могли быть уложены вследствие их недостачи.

В 1933 г. прорыв не был компенсирован, поставки этого года (317 тыс. тонн) оказались также ниже уровня 1931 г., и план укладки рельсов опять был выполнен только на 57%.

В 1934 г. впервые выполнен план поставки рельсов.

За все истекшие годы фактические поставки проката черных металлов были значительно ниже утвержденного правительством плана, и только в 1934 г. наметился решительный перелом в деле снабжения ж.-д. транспорта прокатом.

По рельсовым скреплениям снабжение транспорта возросло за эти годы почти в полтора раза: с 151 тыс. тонн в 1929—1930 гг. до 225,2 тыс. тонн в 1934 г. Однако общая запущенность путевого хозяйства и необходимость проведения реконструкции верхнего строения пути в связи с растущим из года в год движением и увеличением на сети количества мощных паровозов обусловили значительно более высокую и интенсивно растущую потребность в скреплениях.

Таким образом поставки промышленности ни в какой мере не соответствовали потребности, и в результате запущенность по рельсовым скреплениям по существующей сети на 1/I 1934 г. выразилась в 138,8 тыс. тонн, на 30% превышая всю годовую поставку 1933 г. Положение создалось явно угрожающее. В связи с этим по плану 1934 г. поставка скреплений была намечена в количестве около 270 тыс. тонн, с ростом против фактической поставки 1933 г. почти в 2,7 раза. Следует отметить, что план 1934 г. выполнен значительно лучше, чем план предшествующих трех лет.

Не лучше промышленность выполняла годовые планы поставки стрелок, крестовин и особенно мостовых ферм, что обусловило серьезнейшие затруднения, которые испытывали ж.-д. транспорт, его строительство и реконструкция на протяжении истекших лет отчетного периода.

Потребление топлива

Железнодорожный транспорт является крупнейшим потребителем топлива. Удельный вес транспорта в общем потреблении топлива в стране за отчетный период колебался в пределах 22—23,5%.

За период 1931—1934 гг. динамика работы железных дорог в тонно-километрах брутто и динамика потребления топлива ж.-д. транспортом (в тыс. тонн условного топлива) представляется в следующем виде:

Показатели	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Работа транспорта в млн. тонно-км брутто	321,2	363,1	406,6	411,6	491
Потребление топлива на паровозы в тыс. тонн условного 7 000-калорийного топлива	9 393	10 716	11 443	11 824	12 907

Как видно из этих данных, работа железных дорог за период 1930—1934 гг. возросла на 53%, расход же топлива увеличился лишь на 37%, что свидетельствует о некоторых положительных сдвигах в деле более рационального использования топлива.

При общем значительном росте потребления темпы роста по отдельным видам топлива далеко не одинаковы. Так, потребление дров в 1934 г. уменьшилось против 1930 г. на 22,9%, нефтетоплива—на 10,1% при одновременном росте потребления угля на 59,5%, в том числе донецкого на 46,7%.

В соответствии с этими сдвигами в потреблении сильно изменилось удельное значение отдельных видов топлива в его общем балансе. В частности удельный вес потребления угля повысился с 68% в 1930 г. до 82% в 1934 г. и соответственно снизился удельный вес потребления дров с 10,8 до 4,8% и нефтетоплива с 21,3 до 13,3%.

За последние годы значительно выросло потребление транспортом местных углей. Потребление углей ДВК, Восточно-Сибирского, Карагандинского и Уральского бассейнов возрастает даже более интенсивно, чем потребление донецких углей.

Лесное хозяйство НКПС и поставка лесных материалов

Являясь крупным потребителем леса, НКПС осуществляет самостоятельно лесозаготовительные работы.

В настоящее время площадь лесов НКПС составляет 11,4 млн. гектаров, эксплоатируемых 47 леспромхозами. В ведении НКПС состоит 41 лесопильный завод; заводы оборудованы 106 рамами и 139 шпалорезными станками. Динамика вывозки лесопродукции и сплава древесины за последние годы характеризуется следующими цифрами (в тыс. кубических метров):

Показатели	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Вывозка лесопродукции	11 044	12 074	12 222
Сплав древесины	4 783	5 160	6 371

Рост вывозки продукции в 1934 г. по отношению к 1932 г. составляет 11%, а выполнение плана 1934 г. равно 90%.

Недостаточный рост вывозки древесины объясняется слабым внедрением механизации вывозки, удельный вес которой составлял в эти годы всего 3—4%, и сокращением поголовья тяговой силы собственного обоза лестранхозов НКПС с 18,8 тыс. в 1932 г. до 12,3 тыс. в 1934 г.

Увеличение сплава в 1934 г. по отношению 1932 г. составило 36%, и план 1934 г. по сплаву выполнен полностью, причем этот успех в значительной мере обусловлен освоением за истекшие годы мелких рек для сплава и лучшей организацией сплава.

Значительная часть заготовленной древесины перерабатывается на лесозаводах НКПС, причем основное внимание уделяется увеличению отпуска наиболее ценных и необходимых для вагоностроения материалов.

Продукция лесозаводов НКПС	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Вся продукция, куб. м	1 226	1 531	1 737
В том числе для вагонного хозяйства	139	188	368

План распила сырья заводами в 1934 г. перевыполнен по всей продукции на 13% и по материалам для вагонов на 11%.

Продукция лесопредприятий НКПС в основном потребляется ж.-д. транспортом.

По отдельным годам снабжение железных дорог шпалами протекало следующим образом:

Показатели	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Поставки шпал (млн. штук)	22,0	26,7	22,1	29,6
Процент выполнения годового плана поставки	48,9	62,1	61,4	75,4
Из общего числа поставки шпал поставлено заводами НКПС (млн. штук)	12,2	13,1	13,0	13,3

В результате более удовлетворительного снабжения шпалами в 1934 г. можно отметить первые успехи в ликвидации запущенности в шпальном хозяйстве, которая образовалась в годы замедленного снабжения транспорта шпалами.

Следующие цифры характеризуют поставку ж.-д. транспорту основных, кроме шпал, лесных материалов (в тыс. кубометров):

Показатели	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Круглый лес	1 485,2	1 256,8	769,7	1 050
Пиломатериалы	1 125,5	1 259,7	807,5	900
Лесоматериалы для вагонов	315,1	296,4	269,2	458,7

Наиболее неудовлетворительным по снабжению ж.-д. транспорта лесоматериалами был 1933 г., и так же, как по поставке других материалов, в 1934 г., отмечается резкое улучшение.

Поставка основных строительных материалов и подсобные предприятия НКПС

Поставки строительных материалов минерального происхождения в истекшем периоде характеризуются крайней их неравномерностью. На ряду с ростом снабжения в 1934 г. стеклом и толем в два с лишним раза, а руберойдом даже в пять раз по сравнению с 1931 г., по другим материалам (цементу, олифе) рост поставок составляет лишь 17—20%.

Значительный рост капитального строительства на сети железных дорог резко увеличил потребность в стройматериалах и поставил НКПС перед необходимостью организации уже в начале первой пятилетки собственных подсобных предприятий по выработке различных стройматериалов.

В 1929—1930 гг. НКПС эксплоатирует на дорогах сети 52 подсобных предприятия, в 1931 г.—172, а на 1/I 1935 г. число их достигает уже 400. Суммарная ценность выпускаемой продукции возросла с 11 млн. руб. в 1929—1930 гг. до 120 млн. руб. в 1934 г., т. е. за пять лет увеличилась почти в 11 раз.

Однако, несмотря на столь значительный рост подсобных предприятий, они не покрывают всей потребности ж.-д. транспорта в стройматериалах для капитального строительства: имеющиеся кирпичные и известковые заводы покрывают 50% потребности, а заводы огнеупоров—всего 20% потребности. Особенно острый недостаток ощущает транспорт в алебастре.

Поставка кабельных изделий

Ни по одному виду материалов снабжение не возрастало так интенсивно, как по кабельным изделиям. Развертывание работ по электрификации ж.-д. транспорта, строительству автоблокировки и электрической централизации новых дорог, заводов, депо вызвало значительный рост потребления кабельных изделий. Достаточно указать, что потребление голого медного кабеля возросло с 395 тонн в 1932 г. до 1 190 тонн в 1934 г., а бронированного—соответственно с 174 до 485 км, т. е. потребление кабеля возросло за три года больше, чем вдвое, а некоторых его видов—почти втрое.

Качество поставляемой ж.-д. транспорту продукции

Особо следует остановиться на важнейшем вопросе—качестве поставляемой транспорту продукции.

Итоги истекших лет показывают, что далеко еще не все предприятия как промышленности, так и НКПС выполняют директивы партии о повышении качества продукции. Качество поставляемой и вырабатываемой заводами и предприятиями НКПС продукции продолжает еще оставаться очень низким.

Новые рельсы типов III-а и II-а прокатки позднейших годов в ряде случаев дают ненормальные износы по истечении незначительного срока службы (2—3 года), в то время как рельсы легкого типа старой прокатки лежат в пути от 25 до 40 лет и выше. Качество металла новых рельсов крайне неудовлетворительно, и в результате нередки случаи лопанья рельсов.

Заводы до сих пор еще не переходят полностью на выпуск рельсов по новому стандарту ОСТ-4118.

В паровозо- и вагоностроении качественные дефекты имеют место как при заготовке деталей паровозов и вагонов, так и при самой сборке подвижного состава. В результате части паровозов и вагонов поступают на дороги с такими серьезными качественными дефектами, которые не позволяют пустить их в эксплоатацию без переделок. Например, Коломенский завод в 1933 г. сдал дорогам 16 паровозов серии СУ с такими серьезными дефектами, как течь связей, швов, заклепок. На двух паровозах, прибывших с Харьковского паровозостроительного завода в депо Сызрань, обнаружена непараллельность осей в 3 миллиметра. На многих паровозах бандажи не выдерживают гарантированного срока пробега. На Луганском заводе паровозы ФД выходили из сборки, имея до 150 недоделок. Коломенский завод за 10 месяцев 1933 г. потерял на браке 2 240 тыс. руб.

В отношении качества поставляемых вагонов следует отметить на ряду с дефектами бандажей и осей недоброкачественность материалов, небрежную сборку и совершенно неудовлетворительную окраску.

Пассажирские вагоны после 5—6-месячной эксплоатации ставятся в ремонт из-за расстройства и рассыхания кузовов.

На ряде дорог имеет место массовый выход из строя хопперов вследствие изломов буферных брусьев и рессорных балок. На одном участке Томской ж. д. за пять летних месяцев прошлого года выбыло из эксплоатации 1 272 хоппера из-за недоброкачественности колес Гриффина. В производстве этих колес на заводе «Красный Профинтерн» брак достигает 40—60% (отколы гребней, выбоины, трещины), а на Уралвагонкомбинате брак по трещинам в отдельных случаях достигает 100%.

Неудовлетворительно качество и электровагонов: выпущенные в прошлом году трехвагонные секции для электрифицированных пригородных линий задерживались в монтаже по нескольку месяцев, особенно те из них, которые монтировались непосредственно на заводе «Динамо».

По запасным частям следует отметить совершенно неудовлетворительное качество осей, бандажей, пружин, что обусловлено небрежным отношением заводов промышленности и НКПС к качеству выпускаемой продукции. Изломы вагонных осей стали серьезнейшим вопросом для ж.-д. транспорта. По вагонным осям

брак достигает в среднем 33%, а по заводу НКПС Можерез даже 47,5%.

Весьма плохо обстоит дело с качеством паровозных частей. Так, за 10 месяцев 1934 г. зарегистрировано 12 случаев поломки паровозных осей, не выслуживших гарантированного срока; оси главным образом Сормовского завода.

Бандажи поставляются транспорту Кулебакским и Таганрогским заводами, также с большими дефектами. По котельному железу наблюдается высокий процент брака (неудовлетворительные результаты разрывной пробы, а также изъяны на поверхности листа).

Шпалы, отгруженные дорогам трестами Кареллес, Беллестрест, Удмурлестрест, Севтранлес, Горьктранлес, Севлессбыт и др., а также лесными организациями НКПС, имеют брак, достигающий 20—40%.

Низкое качество поставляемой продукции сказывается на работе ж.-д. транспорта очень остро. Нельзя забывать, что постановка бракованных изделий и деталей в подвижной состав, поставки бракованных запасных частей и элементов верхнего строения пути и т. п. не только отражаются на сроке их службы, но, что особенно важно, создают реальную угрозу безопасности движения. Наконец низкое качество промышленной продукции, поставляемой ж.-д. транспорту, тормозит осуществление технической реконструкции транспортного хозяйства, предъявляющей к качеству продукции повышенные и ответственные требования.

Задачи, стоящие перед ж.-д. транспортом, требуют принятия конкретных мер к немедленному улучшению качества материалов и изделий, поставляемых ж.-д. транспорту, и срочного освоения промышленностью НКТП и НКПС новых качественных требований ж.-д. транспорта.

ФИНАНСЫ

Система и организация финансирования

Период между VI и VII Съездами Советов характеризуется проведением ряда мероприятий, направленных к оздоровлению финансового хозяйства ж.-д. транспорта. К важнейшим из них следует отнести перевод железных дорог в 1931 г. на хозяйственный расчет, что резко изменило финансовые взаимоотношения НКПС с госбюджетом и кредитной системой.

В доходную часть госбюджета стала включаться лишь разница между валовыми доходами и эксплоатационными расходами железных дорог, тогда как до этой реформы в государственный бюджет полностью включались как суммы валового

дохода, так и суммы эксплоатационных расходов жел. дорог. В результате железные дороги получили более широкую самостоятельность в распоряжении отпускавшимися им средствами, а госбюджет был освобожден от обязательства покрывать расходы по эксплоатации.

После введения нового мероприятия в системе Госбанка было сосредоточено не только собирание выручки, но и финансирование расходов, связанных с эксплоатацией и капиталовложениями, при резком разграничении текущих счетов эксплоатационных расходов от счетов по капиталовложениям, чем была исключена возможность использования средств не по прямому их назначению.

С введением хозрасчета НКПС перешел к ежемесячному расчету с дорогами по счетам за фактически выполненную продукцию, для чего железным дорогам были выделены расчетные оборотные средства из ресурсов Госбанка.

По капитальному строительству также был применен метод расчета по счетам вместо автоматического финансирования под план, причем в начале эти расчеты производились непосредственно НКПС, а с июня 1933 г. они были полностью переданы Промбанку и другим специальным банкам. Эти мероприятия должны были обеспечить осуществление подлинного контроля рублем на железнодорожном транспорте.

В соответствии с общим законодательством, вытекавшим из кредитной реформы, ж.-д. транспорт, будучи переведен на хозрасчет, получил оборотные средства как для нужд эксплоатации, так и для капитального строительства.

Однако формальное проведение этих крупнейших мероприятий не оздоровило финансового хозяйства ж.-д. транспорта; оно продолжало оставаться в неудовлетворительном состоянии и было подвергнуто резкой критике СНК и ЦК ВКП(б). Июльскими решениями (1933 г.) СНК и ЦК ВКП(б) предложили НКПС перестроить систему хозрасчета в соответствии с решением о дороге, как основной хозяйственной единице.

Невыполнение производственных заданий и в связи с этим плана накоплений, а также неудовлетворительная работа финансовых органов ж.-д. транспорта особенно сказались на неполном и несвоевременном финансировании капиталовложений. Это привело к необходимости финансирования основной части капиталовложений из средств госбюджета, что и было предусмотрено решением правительства от 8/III 1934 г. Согласно этому решению НКПС обязан отчислить в общебюджетные ресурсы 50% фактически получаемого им чистого дохода от эксплоатации железных дорог.

Одним из важнейших мероприятий в осуществлении июльских решений была передача ряда источников доходов в распоряжение начальников дорог (аренда, штрафы и пр.). За счет

этих средств дороги осуществляют мероприятия по улучшению хозяйства и культурно-бытового положения работников, а также оплачивают претензии грузоотправителей.

Задачи, поставленные июльскими решениями, и дальнейшее их развитие за отчетный период выдвинули необходимость крупных изменений в организационной структуре финансовых органов. В частности для более четкого наблюдения за полным и своевременным поступлением доходов организованы отделы контроля доходов, создана финансовая инспекция в центре и на местах для контроля за правильным расходом средств, и выделена в самостоятельный орган главная бухгалтерия.

Накопления на ж.-д. транспорте

Переходя к характеристике финансового положения железных дорог за отчетный период, следует прежде всего отметить, что социалистическое накопление,—чистый доход железных дорог,—составило за период с 1931 по 1934 г. включительно почти 6,14 млрд. руб. Динамика накопления по годам дает следующую картину в млн. руб. (цифры даны в сопоставлении с 1933 г. и поэтому некоторые данные отличаются от отчетных цифр):

Показатели	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г. (предв. данные)
Валовые доходы ж. д.	3 072,8	4 228,1	5 278,6	5 477,2	5 760,5
Расходы по эксплоатации ж. д. .	2 203,0	2 778,0	3 399,8	3 784,6	4 641,0
Накопление,—чистый доход. . . .	869,8	1 450,1	1 878,8	1 692,6	1 119,5
То же в % к валовому доходу .	28,3	34,3	35,6	30,9	19,4

Эти данные свидетельствуют о непрерывном росте накоплений вплоть до 1932 г. Начиная с 1933 г., накопления снижаются, что объясняется безусловно более быстрым ростом эксплоатационных расходов по сравнению с ростом валовых доходов по причинам, приводимым ниже.

Необходимо также отметить, что в связи с включением в эксплоатационные расходы 1934 г. затрат на средний и годичный ремонт подвижного состава (ранее производившийся из сумм, ассигновываемых на капитальные вложения) накопления по сети железных дорог за этот год должны снизиться на 231 млн. руб. и составят 888,5 млн. руб.

Доходы от перевозок

Основным источником накоплений явились доходы от перевозок, составившие за период с 1931 по 1934 г. включительно свыше 20,74 млрд. руб., причем в 1934 г. было получено доходов больше, чем в 1930 г., на 87,5%, в то время как приведенная продукция увеличилась лишь на 48,5%.

Этот разрыв между ростом доходов и работой в основном явился результатом повышения тарифов на пассажирские перевозки.

В зависимости от этого структура доходных поступлений по годам отчетного периода изменялась следующим образом:

Показатели	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г. (предварит. данные)
Пассажиро - километры (в млрд.)	51,8	61,8	83,7	75,2	71,0
Доходная ставка (в коп.)	1,54	2,32	2,45	3,08	3,07
Доходы от перевозки пассажир. (в млн. руб.)	796,5	1 436,0	2 049,3	2 315,3	2 180,7
Процент к итогу	25,9	34,0	38,8	42,3	37,7
Тонно-километры (в млрд.)	133,9	152,1	169,3	169,5	204,8
Доходная ставка (в коп.)	1,54	1,60	1,61	1,54	1,52
Доходы от перевозки грузов (в млн. руб.)	2 043,0	2 440,2	2 723,2	2 616,7	3 113,0
Процент к итогу	66,5	57,5	51,6	47,8	54,1
Прочие доходы (в млн. руб.)	233,3	351,9	506,1	545,2	466,8
Все доходы (в млн. руб.)	3 072,8	4 228,1	5 278,6	5 477,2	5 760,5

Доходы от перевозки пассажиров до 1933 г. возрастали за счет значительного роста этих перевозок и повышения тарифов, которые по сравнению с 1929 г. по дальнему движению были повышены на 96% и по пригородному движению на 25%.

В 1933 г., несмотря на падение перевозок пассажиров, доходы от них как по абсолютному своему размеру, так и по удельному весу возросли, что было обусловлено новым повышением тарифов.

Доходы от перевозки грузов из года в год давали значительно меньшие увеличения, что объясняется главным образом повышением грузовой работы преимущественно за счет продукции тяжелой индустрии и стройматериалов, т. е. грузов, перевозимых по более дешевому тарифу. Это обстоятельство, а также

и рост средней дальности пробега грузов повлекли за собой снижение средней доходной ставки и тем самым сдерживали темпы роста доходов от грузовых перевозок.

Необходимо отметить, что тарифная политика в отношении грузовых перевозок существенно не изменялась, а вносившиеся к ней отдельные, частные поправки были направлены в сторону стимулирования более рациональных перевозок, лучшего использования транспортных средств и передачи части грузов на водный транспорт.

Эксплоатационные расходы железных дорог и себестоимость

Другим не менее важным фактором, влиявшим на размеры накоплений, были эксплоатационные расходы железных дорог, причем по отдельным годам рассматриваемого периода их объем (в сопоставимом виде) достигал следующих размеров (в млн. руб.):

Показатели	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	Предварит. данные 1934 г.
Зарплата с начислениями	976,0	1 447,0	1 899,1	1 998,5	2 675,0
Топливо для локомотивов, материалы и прочие затраты	693,9	787,8	942,2	1 149,1	1 291,0
Амортизация	533,0	543,2	576,5	637,0	675,0
Всего	2 203,0	2 778,0	3 399,8	3 784,6	4 641,0

Как видно из этих данных, расходы в 1934 г. увеличились против 1930 г. на 110,6% при росте перевозочной работы транспорта на 48,5%. Этот разрыв в основном объясняется увеличением фонда зарплаты. Рост фонда зарплаты был обусловлен, во-первых, ростом контингента (в 1930 г. 935,5 тыс. человек, в 1934 г.—1 156,8 тыс. человек, или больше на 23%), вызванным повышением объема самой работы и проведением ряда мероприятий по ликвидации запущенности и поддержанию в исправности основных фондов (путь, подвижной состав и др.), по безопасности движения и улучшению обслуживания пассажиров, во-вторых, увеличением уровня зарплаты (средний годовой заработок одного работника в 1930 г.—1 014 руб., в 1934 г.—1 954 руб.).

Рост работы ж.-д. транспорта, необходимость ликвидации запущенности основного имущества и т. п., а также повышение цен на топливо и материалы, вызвали увеличение и остальных расходов по эксплоатации железных дорог.

В связи с ростом основных фондов железных дорог значительно возросли за этот период и амортизационные отчисления.

В результате себестоимость приведенного тонно-километра (приравнивая 1 пассажиро-километр к 1 тонно-километру) без затрат на средний и годичный ремонт подвижного состава увеличилась с 1,134 коп. в 1930 г. до 1,617 коп. в 1934 г., или на 42,6%. Это увеличение по отдельным элементам себестоимости слагается следующим образом:

Показатели	1930 г.		1934 г. предварит. данные		1934 г. в % к 1930 г.
	в коп.	% к итогу	в коп.	% к итогу	
Расходы по зарплате . . .	0,503	44,4	0,932	57,7	185,3
Топливо для локомотивов, материалы и прочие расходы	0,357	31,5	0,450	27,8	126,0
Амортизация	0,274	24,1	0,235	14,5	85,8
Всего	1,134	100,0	1,617	100,0	142,6

Приведенная таблица показывает, что повышение себестоимости произошло главным образом за счет расходов по зарплате.

Источниками для покрытия капиталовложений и других затрат явились помимо накоплений железных дорог амортизационные отчисления, составившие по железным дорогам за отчетный период 2 432 млн. руб. и по остальным предприятиям НКПС—114 млн. руб. Кроме того НКПС располагал средствами, полученными от мобилизации внутренних ресурсов, от прибылей хозпредприятий и т. п.

Капиталовложения

Подавляющая часть ресурсов была использована на капиталовложения в основные фонды ж.-д. транспорта (размер этих вложений составил с 1931 по 1934 г. включительно 10 224 млн. руб.) и на строительство лечебных и культурных учреждений.

Удельный вес железных дорог в капиталовложениях всего народного хозяйства по годам изменяется следующим образом *:

1930 г. . . . . 12,0 %
1931 г. . . . . 12,8 %
1932 г. . . . . 13,5 %
1933 г. . . . . 12,0 %
1934 г.** . . . . 15,1 %

Основные фонды ж.-д. транспорта

В результате этих вложений основные фонды железнодорожного транспорта значительно возросли, что видно из приводимых отчетных данных (в млн. руб.):

Показатели	1/I 1931 г.	1/I 1932 г.	1/I 1933 г.	1/I 1934 г.	1/I 1935 г. (предварит.)
Все фонды ж.-д. транспорта	12 048	12 838	14 140	15 048	17 209
В том числе эксплоатируемых ж. д.	11 720	12 416	13 494	14 219	16 032

При росте на 1/I 1935 г. против 1/I 1931 г. всех фондов ж.-д. транспорта на 42,8% основные фонды собственно железных дорог увеличились на 36,8%. Этот разрыв объясняется, с одной стороны, переоценкой имущества эксплоатируемых жел. дорог, с другой стороны—значительным расширением за эти годы предприятий промышленного типа ж.-д. транспорта, особенно в связи с передачей в систему НКПС ОРСов и угольных трестов.

Динамика роста всех основных фондов народного хозяйства и железных дорог (по данным Центрального управления народнохозяйственного учета) в процентах к предыдущему году дает следующую картину:

Средние годовые фонды	1930 г.	1931 г.	19 2 г.	1933 г.
Все фонды народного хозяйства . .	113,8%	120%	118,6%	116,4%
Фонды эксплоатируемых ж. д. . . .	105,3%	105,8%	107,2%	109,0%

По сравнению же с 1930 г. основные фонды народного хозяйства в 1933 г. увеличились на 65,6%,а по железным дорогам на 23,6%, причем удельный вес последних в общих фондах народного хозяйства с 21,0% в 1930 г. понизился до 15,6% в 1933 г.

* По данным Центрального управления народнохозяйственного учета.
** Скорректированный план.

Расчетные отношения НКПС с госбюджетом

До начала второй пятилетки ж.-д. транспорт не только полностью финансировал капиталовложения и операционные затраты за счет собственных ресурсов, но часть их передавал государственному бюджету для финансирования других отраслей хозяйства.

Расчетные взаимоотношения ж.-д. транспорта с госбюджетом за отчетный период складывались следующим образом (в млн. руб.):

Показатели	Платежи НКПС в бюджет	Получение НКПС из бюджета	Сальдо
1931 г.	2 224	1 925	— 299
1932 г.	2 607	2 675	+ 68
1933 г.	2 611	2 301	— 310
1934 г. предварит. данные	1 641	3 687	+2 046
Всего	9 083	10 588	+1 505

Если исключить из платежей в бюджет особый сбор от перевозок, составивший за этот период 603 млн. руб., то сальдо в пользу НКПС увеличится до 2 108 млн. руб.

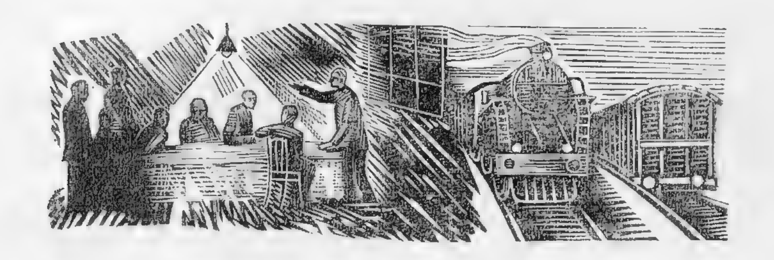
Таким образом резкий перелом, наступивший в 1934 г., во взаимоотношениях НКПС с госбюджетом, был обусловлен снижением собственных накоплений при одновременном увеличении объема капиталовложений и других затрат.

Таковы в основном итоги в области финансового хозяйства ж.-д. транспорта за период между VI и VII Съездами Советов.

Огромные задачи, стоящие перед ж.-д. транспортом в области завершения реконструкции его материально-технической базы на основе решений XVII партсъезда, ставят перед его финансовой системой ряд важнейших вопросов по ликвидации имеющихся недочетов, и прежде всего по обеспечению жесткой планово-финансовой дисциплины и контроля рублем хозяйственной деятельности всех его звеньев.

Создание максимальных собственных накоплений ж.-д. транспорта, повышение доходных поступлений, снижение себестоимости продукции, проведение действительного хозрасчета и мобилизация всех внутренних ресурсов являются необходимыми условиями для обеспечения выполнения программы работ, намеченных планом второй пятилетки.

Труд • Кадры • Быт



Рабочая сила

Общая численность рабочей силы на ж.-д. транспорте * возросла за период с 1930 по 1934 гг. с 1 504,2 тыс. чел. до 2 189,7 тыс. чел., т. е. на 46%, в том числе количество работников по эксплоатации увеличилось на 24%, а на строительстве на 49%.

Рост численности рабочей силы на эксплоатируемой сети связан прежде всего с ростом перевозочной работы, которая увеличилась за четыре года по приведенной продукции с 185,7 до 275,8 млрд. тонно-километров, а также с ростом эксплоатационной длины сети.

Особенно значительный прирост численности рабочей силы по эксплоатации (на 13%) наблюдался в 1934 г. по сравнению с 1933 г. Этот рост был обусловлен устранением практики «крайне сниженных норм для ремонта паровозов и вагонов, ведущей к недопустимому снижению качества ремонта и частичному разрушению паровозо-вагонного хозяйства» (июльские решения 1933 г. СНК и ЦК ВКП(б) по транспорту), а также увеличением норм рабочей силы по ремонту и надзору за путевым хозяйством в соответствии со специальными решениями партии и правительства.

Рост численности рабочей силы, занятой на строительстве, связан с увеличением объема капитального строительства.

На ряду с количественным ростом рабочей силы на ж.-д. транспорте за отчетный период произошли значительные качественные изменения рабочего состава. Электрификация ж. д., автоматизация и механизация процессов производства, обновление технической базы транспорта и т. п. обусловили появление целого ряда новых профессий и потребовали значительной работы по повышению технической квалификации огромной массы

* Без лечебных и учебных учреждений, ОРСов и угольных трестов (для сравнимости с 1930 г.).

остальных железнодорожников. На ж.-д. транспорте впервые появились рабочие водители электровозов и тепловозов, рабочие по их ремонту, механики и пом. механиков путевых комбайнов и машинных станций по ремонту пути.

С другой стороны, с внедрением автотормозов уменьшается многочисленная группа тормозильщиков: число их по сравнению с 1931 г. уменьшилось на 10%. Механизация погрузо-разгрузочных работ приводит к снижению количества грузчиков с 77,6 тыс. в 1931 г. до 70 тыс. в 1934 г.

Структурные изменения в составе рабочей силы железных дорог развиваются в направлении непрерывного роста удельного веса квалифицированной рабочей силы.

Подготовка квалифицированных рабочих

В соответствии с решениями XVI съезда партии о подготовке и переподготовке кадров квалифицированных рабочих значительно увеличилась сеть школ ФЗУ и различных курсов по подготовке массовых рабочих кадров.

Выпуск учеников из школ за период с VI по VII Съезд Советов составил в 1931 г. 5 182 чел., в 1932 г.—38 485 чел., в 1933 г.—54 400 чел. и в 1934 г.—60 000 чел.

Удельный вес детей рабочих и крестьян в школах ФЗУ за период первой пятилетки возрос с 77,9 до 84,4%. Удельный вес членов и кандидатов ВЛКСМ в 1932 г. достиг 51%.

В соответствии с постановлением ЦИК и СНК СССР от 15/IX 1933 г. с начала 1933/34 учебного года школы ФЗУ ж.-д. транспорта были перестроены в строго профессиональные школы, готовящие в короткие сроки рабочих массовых квалификаций. Сроки обучения сокращены с двух лет до шести месяцев или до одного года в зависимости от сложности квалификации. На производственное обучение отведено 80% всего учебного времени, а остальное время—на теоретическое обучение по специальным предметам, непосредственно относящимся к данной профессии.

Внедрение женского труда

Характерен систематический рост удельного веса женского труда на ж.-д. транспорте. В 1930 г. удельный вес женщин в общем числе работающих на жел. дорогах СССР составлял лишь 7,8%, в 1934 г.—16,2%. Женский труд применяется как в аппарате (не менее ⅓ от всего контингента), так и на производстве, где роль женского труда ежегодно возрастает. Женщины занимают самые разнообразные, в том числе и высококвалифицированные должности. В службе эксплоатации удельный вес женщин в настоящее время—11,8%, в паровозной службе—8,7%, в вагонной службе—18,7%, в службе пути—22,1%, в службе связи—

34,2%. Возрос удельный вес женщин среди токарей (с 5,5 до 8,2%), электросварщиков (с 0,3 до 3,4%) и ряда других профессий. Увеличилось почти в семь раз (с 128 до 841 чел.) по сравнению с 1931 г. число женщин, занимающих должности начальников станций и остановочных пунктов. Среди диспетчеров сейчас имеется уже 100 женщин вместо одной в 1931 г.

Расстановка инженерно-технических кадров

Значительные изменения за отчетный период произошли в области распределения кадров между управленческим аппаратом и производством. В июльских решениях 1933 г. по транспорту СНК СССР и ЦК ВКП(б) специально подчеркнули абсолютную нетерпимость такого положения, когда «две трети инженерно-технических работников ж.-д. транспорта заполняют канцелярии районов, дирекций и НКПС, а на линии осталась только третья часть состава инженерно-технических работников транспорта».

В результате выполнения постановлений СНК СССР и ЦК ВКП(б) об усилении прослойки инженеров и техников на производстве было послано из аппарата в депо, на станции и дистанции свыше 1 300 инженеров и более 2 700 техников. В управленческом аппарате к 1/X 1934 г. осталось 31% общего числа инженеров против 69%, работавших здесь до июльских решений СНК и ЦК партии, а техников—11% против 35%.

Число специалистов в паровозных депо и на станциях за это время удвоилось; наличие инженеров в дистанциях пути увеличилось более чем в четыре раза (942 вместо 231). Во вновь созданных вагонных участках работает сейчас свыше 400 инженеров. Общее число инженеров на производстве по всей сети с учетом выпусков втузов возросло с 1/VII 1933 г. в три раза. Число техников увеличилось вдвое—с 10 144 до 20 682 человек.

Все это дало возможность увеличить процент квалифицированных инженеров-дипломников среди основного командного состава низовых хозяйственных звеньев (начальники депо, вагонных участков, дистанций пути, станций и т. д.).

За вторую половину 1933 г. и за 1934 г. проведена большая работа по укреплению состава руководящих кадров Наркомата, управлений ж. д. и линии. За 1934 г. сменено и переведено на другую работу 11 начальников дорог, 8 их заместителей, 50 начальников основных служб, 64 начальника отделений эксплоатации и 25 начальников ремонтных заводов.

Изменение командного состава характеризуется следующим образом.

По управлениям дорог среди руководящего комсостава повысился удельный вес партийцев: процент членов и кандидатов ВКП(б) составлял на ноябрь 1933 г. 82,4 и к концу 1934 г.—84,7. Социальный состав комсостава почти не изменился, и процент

рабочих составляет 60—62. Повысился удельный вес командиров с высшим и средним образованием: процент лиц с высшим образованием увеличился с 46 до 48,7 и со средним образованием с 29,1 до 33,5.

Среди начальников отделений службы эксплоатации понизился процент партийцев с 96,4 до 83,6, процент рабочих с 39,1 до 19, несколько повышается удельный вес лиц с высшим образованием (с 37,3 до 39,2%). Это объясняется тем, что до марта 1934 г. существовали на дорогах районы. Среди начальников районов было много бывших работников паровозной и вагонной служб по социальному положению рабочих. После постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР (от 23 марта 1934 г.) об организации на дорогах отделений служб эксплоатации для руководства отделениями НКПС начал выдвигать на ряду с членами ВКП(б) лучших беспартийных, хорошо знающих эксплоатационное дело, преданных работников, но являющихся по социальному положению служащими, что и повлияло на снижение процента рабочих и партийцев.

Подготовка инженеров

Втузы НКПС, подготовив за первую пятилетку 5 027 инженеров, значительно пополнили и обновили кадры специалистов на ж.-д. транспорте. Новые кадры инженеров в 1,2 раза превысили общее количество специалистов высшей квалификации, имевшихся к началу первой пятилетки. Свыше 50% всех инженеров, работавших на ж.-д. транспорте в 1933 г., окончили втузы после 1929 г.

Еще большее пополнение дадут выпуски ближайших лет. Так, выпуск одного лишь 1935 г. составит около 4 500 инженеров и приблизится к цифре выпуска за всю первую пятилетку.

Выпуск инженеров по втузам НКПС усматривается из следующей таблицы:

Специальности	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Эксплоатационники	227	311	316	293
Механики	276	755	324	804
Путейцы-строители	553	603	86	785
Электротехники	—	48	46	76
Экономисты-плановики	155	44	19	318
Технологи-снабженцы	—	21	102	26
Итого	1 211	1 782	893	2 302

Сеть ж.-д. втузов за период между VI и VII Съездами Советов расширилась и окрепла. В 1928 г. НКПС были переданы из

Наркомпроса два втуза в Ленинграде и в Москве с 2 323 учащимися. В 1932 г. ж.-д. транспорт имел уже 19 втузов с 22 160 учащимися.

В последующие годы, в результате перестройки втузов на основе постановления ЦИК СССР от 19/IX 1932 г., сеть ж.-д. транспортных втузов несколько сокращена путем укрупнения учебных заведений, и теперь НКПС имеет 11 высших учебных заведений с 22 307 учащимися в них.

Кроме того для подготовки квалифицированного комсостава—инженеров-организаторов—в Ленинграде создана Транспортная академия с контингентом слушателей в 370 человек.

Задача подготовки специалистов, способных проводить техническую реконструкцию транспорта и работать в условиях реконструированного транспорта, нашла свое отражение не только в перестройке программы со включением вопросов реконструкции при изучении специальных дисциплин, но и в том, что были введены новые специальности инженеров по электротяге, тепловозников, инженеров по механизации и по метростроению.

Организована также подготовка инженеров по диспетчерии высокой квалификации. Наконец, в соответствии с июльскими постановлениями ЦК ВКП(б) и СНК СССР о ж.-д. транспорте, создана специальность инженера по вагонному хозяйству и во втузах организованы вагонные факультеты. В 1934 г. по вагонной специальности выпуск составил 355 чел. инженеров.

Рабочая прослойка среди учащихся втузов за отчетный период возросла с 65,3 до 68,1%. Увеличился также процент учащихся женщин среди студентов—с 9% в 1930 г. до 14,1% в 1932 г. и 15,5% в 1933 г. В числе принятых во втузы в 1934 г. женщин 18%.

Партийно-комсомольская прослойка выросла с 59,9 до 62,1%.

На основе постановления ЦИК СССР от 19/IX 1932 г. «Об учебных программах и режиме в высшей школе и техникумах» одновременно с пересмотром номенклатуры специальностей были переработаны в сторону усиления общенаучной базы учебные планы.

Проводится большая работа по созданию стабильных учебников, отвечающих принятым учебным программам. В 1933 г. выпущено 24 и в 1934 г. 45 учебников и учебных пособий.

Учебный процесс во втузах перестроен в направлении усиления лекционных методов преподавания, лабораторных работ и курсового проектирования. Введено дипломное проектирование. Устроенная НКПС в 1934 г. после этой перестройки выставка дипломных проектов показала значительное улучшение качества подготовки инженеров. Тем не менее необходимо отметить, что методическая перестройка во втузах ж.-д. транспорта лишь начата, что в деле улучшения планирования педагогического про-

цесса и усиления самостоятельной работы студентов сделаны только первые шаги.

Большая работа проведена в 1934 г. также по повышению культурного уровня студенчества и по внедрению культурного режима в стенах учебного заведения и в общежитиях: введены циклы занятий по философии, литературе, искусству, музыке и т. п. Для укрепления трудовой дисциплины во втузах введен регламентированный внутренний распорядок на основе «Устава внутренней службы РККА» и «Устава о дисциплине рабочих и служащих ж.-д. транспорта». Все это способствовало значительному улучшению постановки работы и в проведенных в 1933 и 1934 гг. всесоюзных соревнованиях втузов транспортные втузы вышли в первые ряды.

Серьезнейшими недостатками втузов НКПС продолжают оставаться отсутствие достаточной лабораторно-кабинетной базы, а также слабость—количественная и качественная—профессорско-преподавательского состава. В преподавательском составе втузов профессоров 11,9%, доцентов—35,3%, ассистентов—49,4%, преподавателей—3,4%. При этом 48,8% профессорско-преподавательских работников имеют стаж педагогической работы менее 5 лет, работников со стажем от 5 до 10 лет—19,6% и свыше 10 лет—31,6%. Социальный состав преподавательского персонала таков: рабочих—15,6%, крестьян—22,3%, служащих—36,6% и прочих—25,5%. Партийность профессорско-преподавательского состава колеблется по отдельным втузам от 14% (Ташкентский институт) до 31,5% (Новороссийский институт).

Для повышения квалификации и подготовки новых педагогов организованы специальные курсы ассистентов, и улучшается качественный состав аспирантуры. Этому способствует также развитие исследовательской работы. За последние годы силами научно-исследовательских и аспирантских кадров втузов проведены значительные по своему объему и характеру научно-исследовательские работы, направленные на удовлетворение реальных производственных нужд транспорта.

Рабфаков в настоящее время на ж.-д. транспорте имеется 73 с 18 500 студентов. Из этого числа 14 800 чел. обучаются без отрыва от производства. На основе осуществления решений правительства и партии о средней школе транспортные рабфаки добились определенного улучшения в организации обучения. Однако руководство втузов и базовых рабфаков своими филиалами все еще нельзя признать удовлетворительным. Недостаток лабораторий и учебных кабинетов, слабая квалификация преподавательского состава еще более тормозят перестройку работы рабфаков.

Для обеспечения приема в ж.-д. транспортные втузы рабочих, колхозников и их детей, не имеющих достаточной подготовки, с начала 1934 г. организованы курсы по их подготовке во втузы.

Через эти курсы к приему на 1934/35 учебный год было подготовлено 690 чел., в числе которых 100 чел. без отрыва от производства. К приему в 1935/36 учебном году на курсах подготовляются 2 400 чел., половина которых занимается без отрыва от производства.

Подготовка техников и младшего командного состава

Сеть ж.-д. техникумов за отчетный период пересмотрена и укреплена. Число техникумов, увеличившееся к 1932 г. до 135, было сокращено в 1934 г. до 88 за счет ликвидации мелких учебных заведений с контингентом в 50—70 чел. и не имеющих материальной базы. В итоге были концентрированы оборудование, преподавательский состав и капиталовложения.

Контингент учащихся техникумов в 1934 г. увеличился по сравнению с 1930 г. с 14 955 до 33 148 чел. При этом значительно усилился приток колхозной молодежи, прием которой в 1934 г. составил 23,6 против 7,6% в 1930 г. Удельный вес рабочих и их детей в связи с этим снизился с 75,1 до 59,7%.

За время 1930—1934 гг. техникумы дали ж.-д. транспорту более 20 тыс. командиров среднего звена—в 7,5 раз больше, чем за предшествующие 10 лет. Число специальностей, подготавливаемых в техникумах, сильно расширилось: вместо 6 специальностей в 1930 г. техникумы готовят сейчас работников по 28 специальностям.

В результате целого ряда мероприятий—перехода на стабильные учебные планы и программы, почти полного (90%) обеспечения учебниками и учебными пособиями, улучшения оборудования основных кабинетов и лабораторий, строгой регламентации внутреннего распорядка и т. д.—успеваемость и дисциплина учащихся значительно повысились. Пропуски занятий по неуважительным причинам в 1933/34 учебном году не превышали 0,3% против 4,5% в 1931/32 г.

Требования к знаниям учащихся значительно повышены; при всем этом успеваемость систематически улучшается: неуспевающих среди учащихся техникумов в 1934 г. было всего 6,6%.

Основным недостатком работы техникумов остается нехватка руководящего и педагогического состава. Оборудование кабинетов, лабораторий и учебных мастерских в техникумах также еще недостаточно, а кроме того устарело и изношено.

Для подготовки низовых командиров ж.-д. транспорта из рядовых работников, обладающих достаточным стажем и опытом производственной работы, с начала 1934 г. были организованы специальные школы дорожных мастеров и бригадиров пути, паровозных машинистов и дежурных по станции. Общий контингент обучавшихся в этих школах в 1934 г. составлял 13 800 человек.

В соответствии с решением СНК СССР от 29/IV 1934 г. об организации более длительной и серьезной подготовки паровозных машинистов, дорожных мастеров, дежурных по станции и станционных диспетчеров, с осени 1934 г. на железных дорогах организуются также технические школы с трехлетним сроком обучения. Учащиеся этих школ комплектуются главным образом из демобилизованных красноармейцев и детей железнодорожников. В четвертом квартале 1934 г. уже открыта 21 школа с 3 700 учащимися, с 1/I 1935 г. открываются еще 12 школ и пополняются открытые ранее. Общий контингент учащихся всех школ будет доведен до 5 500 человек.

Техническое обучение

Указание вождя партии тов. Сталина об овладении техникой особенно важно для всех работников ж.-д. транспорта, для его бесперебойной работы.

По всей сети дорог техническим обучением—групповым и индивидуальным—охвачено 4 200 чел. комполитсостава. Основной недостаток в работе по техобучению комсостава—частые срывы занятий (учебный план выполняется всего на 60—65%) и не всегда достаточный уровень квалификации педагогического состава.

Одновременно с техобучением комсостава развернута широкая массовая работа по освоению техминимума.

Начало проведения технического минимума на ж.-д. транспорте положено в 1933 г., когда было организовано обучение рабочих первых 48 ведущих, наиболее ответственных специальностей—паровозных машинистов, их помощников и кочегаров, смазчиков и осмотрщиков вагонов, стрелочников и сцепщиков вагонов, составителей поездов, сигналистов и др.

В 1934 г. технический минимум введен еще для 42 специальностей рабочих массовых профессий—слесарей по ремонту паровозов и вагонов, станочников, кондукторов, телеграфистов, путевых надсмотрщиков (обходчиков), ремонтных рабочих пути и ряда других. Всего за 1933 и 1934 гг. техминимумом охвачено до 650 тыс. железнодорожников.

Постановлениями ЦК ВКП(б) и СНК от 3 и 8/VII 1933 г. «О работе ж.-д. транспорта» проведение техминимума и полная ответственность за техническое обучение кадров на производстве возложены на руководителей ж.-д. предприятий. Это улучшило постановку работы по техминимуму: по предварительным итогам к 1/X 1934 г. план проведения техминимума выполнен на 60%.

По решению ЦК ВКП(б) о путевом хозяйстве организованы курсы по переподготовке дорожных и мостовых мастеров и бригадиров пути (на 15 тыс. чел.). Для подготовки массовых профессий к осенне-зимним перевозкам организованы учебно-проверочные курсы для работников пути, кондукторов, смазчиков,

стрелочников и других, с охватом этими курсами до 40 тыс. человек.

Имеющиеся сдвиги в техническом обучении комсостава и массовых рабочих профессий безусловно недостаточны. Все еще существующая функционалка в организации технического обучения, при которой оперативные органы ж.-д. транспорта уделяют мало внимания этому вопросу, а также текучесть кадров массовых специальностей на железных дорогах—таковы основные недостатки, резко снижающие качество техучебы.

Производительность и организация труда

Успехи в повышении производительности труда за отчетный период характеризуются следующими цифрами. Количество тонно-километров брутто на одного работника по эксплоатации увеличилось с 343,4 тыс. в 1930 г. до 427,7 тыс. в 1934 г., т. е. на 25%. При этом в 1934 г. по сравнению с 1933 г. рост производительности труда составил 6,1%.

О росте производительности и повышении качества труда говорят также некоторые достижения по ряду других характерных показателей. Например, в 1934 г. по сравнению с 1933 г. (данные за 9 месяцев) более чем в 2 раза (с 375,0 тыс. до 167,2 тыс.) сократилось число случаев отцепок вагонов по грению букс, на 17% уменьшилось число случаев срыва спаренной езды.

Однако эти качественные достижения все еще совершенно недостаточны. Несмотря на несомненный рост подлинно социалистического отношения к труду и выдвижение боевых кадров передовых ударников производства, состояние труддисциплины на ж.-д. транспорте все еще не может быть признано удовлетворительным. Об этом прежде всего свидетельствует значительное число крушений и мелких аварий. Число взысканий за нарушение труддисциплины в 1934 г., несмотря на снижение против предыдущих лет, все еще также очень велико. Текучесть рабочей силы на ж.-д. транспорте, несколько снизившаяся по сравнению с 1933 г., тоже остается весьма значительной. Коэфициент текучести, т. е. процент выбывших работников, кроме организованной переброски, ухода на учебу и сокращения объема работ, составил в 1933 г. в среднем в месяц 4,6, а в 1934 г. 3,3%. Текучесть рабочей силы является следствием недостаточной заботы и борьбы хозяйственных и профсоюзных организаций за улучшение жилищно-бытовых условий рабочих, а отчасти результатом неорганизованного набора рабочей силы и т. д.

Заработная плата

Повышение производительности труда сопровождалось значительным ростом зарплаты всех работников ж.-д. транспорта. Средне-месячный заработок одного работника эксплоатации по-

высился за отчетный период почти вдвое—с 84 р. 47 к. в 1930 г. до 162 р. 80 к. в 1934 г. Этот рост зарплаты происходил главным образом за счет повышения зарплаты ведущих групп рабочих—паровозных бригад, смазчиков, кондукторов, рабочих по ремонту подвижного состава и пути и ИТР на производстве.

Вопросам зарплаты на ж.-д. транспорте партия и правительство за отчетный период уделяли исключительное внимание. Обращение ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 15/I 1931 г. направило политику зарплаты на ж.-д. транспорте по пути ликвидации уравниловки в оплате и внедрения систем оплаты, стимулирующих рост производительности труда и качества работы.

В результате выполнения этого постановления значительно увеличился контингент работников, охваченных сдельной и премиальной системой оплаты труда: введена сдельщина на всех видах ремонта подвижного состава, на маневровой работе, в ремонте пути, связи и т. д. В настоящее время сдельно оплачиваются более 57% всех железнодорожников, а по паровозной службе—67%.

Несмотря на значительное увеличение зарплаты у ряда ведущих профессий, уравниловка в оплате труда на ж.-д. транспорте далеко еще не была ликвидирована. Более того, эти уравнительные начала усугублялись наличием огромного числа норм выработки и расценок, бессистемностью и безнадзорностью нормирования труда со стороны руководящего состава (начальников, мастеров).

Все эти и другие недостатки были с исчерпывающей четкостью вскрыты в июльских решениях СНК СССР и ЦК ВКП(б) (от 3—8/VII 1933 г.), поставивших перед НКПС и всеми звеньями ж.-д. транспорта задачу коренной перестройки зарплаты и нормирования труда и всемерного усиления руководства этим важнейшим делом.

Перестройка зарплаты, проведенная на ж.-д. транспорте на основе этого постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б), обусловила значительный рост зарплаты у ряда групп работников. Например, средний заработок начальника депо увеличился в 1933 г. по сравнению с 1931 г. больше, чем в два раза (530 р. 09 к. вместо 249 р. 88 к.), паровозного мастера (450 р. 74 к. вместо 221 р. 47 к.) и смазчика товарных поездов вдвое (179 р. 12 к. вместо 89 р. 68 к.), главного кондуктора пассажирских поездов на 94% (225 р. 72 к. вместо 116 р. 32 к.), составителя на 60% (187 р. 68 к. вместо 117 р. 12 к.) и начальника станции I класса больше, чем в два раза. Особенно значительно повысился заработок инженерно-технических работников по службе пути и связи. Средний заработок начальника дистанции пути и связи возрос в 2,5 раза и дорожного мастера больше чем в два раза.

В 1934 г. повышена зарплата работникам станций—весовщикам, старшим и рядовым кондукторам, нач. станций и дежурным

по станции III, IV и V классов и другим, машинистам, кочегарам, ряду других работников водоснабжения и надсмотрщикам пути.

В январе 1935 г. паровозным бригадам установлена оплата в зависимости от производственной значимости депо, причем средний уровень зарплаты повышен на 28%.

На основании директив партии о ликвидации чрезмерной раздробленности норм на ж.-д. транспорте в 1933 и 1934 гг. были созданы типовые нормы на основные работы по ремонту пути, вагонов и паровозов, в результате чего число действующих норм резко сократилось: по вагонной службе в среднем на одном участке в два раза—до 918 вместо 1 800; по паровозным депо больше чем в пять раз: с 5 000 до 990; по связи—почти в три раза (831 вместо 2 268); на маневровых работах на 420 станциях до 2 371 нормы вместо 31 853 норм, действовавших до августа 1933 г.

Жилищное строительство

На ряду с ростом заработной платы значительно повысился общий материальный уровень железнодорожников.

За период между VI и VII Съездами Советов жилфонд железных дорог возрастал из года в год (в млн. квадратных метров на конец каждого года):

1930 г.	5,8	1932 г.	6,5
1931 г.	6,0	1934 г.	6,8

Таким образом к концу 1934 г. жилфонд увеличился по сравнению с 1930 г. на 17,6%, а число работников, живущих в ж.-д. домах, повысилось с 247 до 349 тыс., тем не менее еще до 40% рабочих и служащих, непосредственно связанных с обслуживанием поездов, остаются не обеспеченными квартирами вблизи места работы и проживают вдали от линии. Довольно большое число работающих живет до сих пор в вагонах, кузовах и землянках.

По сравнению с другими отраслями народного хозяйства ж.-д. транспорт по удовлетворению работающих жилплощадью находится в худших условиях. В то время как из всей массы железнодорожников только 25% обеспечены квартирами в домах НКПС, в угольной промышленности заводские квартиры имеют 66,5%, в металлургии—59%, в лесной промышленности 53% рабочих.

Дома железных дорог весьма отстают по оборудованию коммунальными устройствами. Из всей жилплощади НКПС электрическим освещением оборудовано 40%, водопроводом 16%, канализацией 8%, центральным отоплением 3,3%, газом 0,3%.

Рабочее снабжение

С 1 августа 1933 г. на основе постановления СНК СССР от 19/VII 1933 г. на ж.-д. транспорте при основных депо, районах (а затем отделениях эксплоатации), на крупных станциях, заводах, строительных участках и отдельных стройках, при наличии не менее 1 000 рабочих, вместо транспортной кооперации организованы ОРСы.

К 1 января 1935 г. имелось уже 697 ОРСов против 248 ТПО на 1 июля 1933 г.

ОРСы ж.-д. транспорта обслуживают 2 655,7 тыс. рабочих, 110 тыс. служащих и 3 570 тыс. иждивенцев, т. е. всего 6 335,7 тыс. человек. Товаропроводящая сеть ОРСов ж.-д. транспорта состоит из 5 599 магазинов, 2 258 палаток и ларьков и 480 вагонов-лавок (без товаропроводящей сети по лесоразработкам). Товарооборот за 9 месяцев 1934 г. в сравнении с тем же периодом 1933 г. возрос на 34,0%—с 1 081 млн. руб. до 1 452 млн. руб.

Рост товарооборота происходит преимущественно за счет самозаготовок ОРСов и расширения торговли внеплановыми товарами. В 1933 г. железнодорожникам было продано плановых промтоваров на 235 млн. руб., а в 1934 г. на 283 млн. руб. (по оптовым ценам), в том числе швейных изделий на 73 млн. руб., хлопчато-бумажных тканей на 35 млн. руб., трикотажа на 16 млн. руб. Внеплановые закупки промтоваров в 1934 г. колебались от 128 млн. руб. во II квартале до 180 млн. руб. в IV квартале.

Улучшение организации торговли однако значительно отстает от роста товаропроводящей сети и товарооборота. Особенно сильно это заметно в работе вагонов-лавок. Вагоны-лавки в своем большинстве развозят муку, крупу и небольшое количество промтоваров. Отсутствие оборотных средств, с одной стороны, и неуменье вести торговлю внеплановыми товарами, с другой,—приводит к тому, что вагон-лавка исключительно «распределяет».

Все еще неудовлетворительно поставлено снабжение в пути поездных бригад: хроническое недоснабжение консервами (60% плана) ОРСы не восполняли другими продуктами. Нельзя также обойти молчанием продолжающиеся растраты и хищения. Борьба с этими позорными явлениями ведется еще недостаточно энергично. Убытки по системе ОРСов от растрат и хищений за первые три квартала 1934 г. превысили 11 млн. руб. (0,8% от оборота).

Железнодорожные ОРСы ведут заготовки сельскохозяйственных продуктов в 700 районах. Децентрализованные заготовки ж.-д. ОРСов в союзном плане Комзаг СНК занимают около 11%, а в заготовках отдельных продуктов их удельный вес еще выше. Так, в первом полугодии 1934 г. на долю ж.-д. ОРСов приходится 33,5% всех децентрализованных заготовок мяса, 70% жиров, 18% молочных продуктов, 16% птицы, 43% рыбы и 27% яиц.

От разовых и случайных закупок ОРСы все больше и больше переходят на систему заготовок по договорам с колхозами и потребкооперацией.

Развиваются в 1934 г. (за первые 3 квартала) по сравнению с 1933 г. заготовки рыбы, жиров, молочных продуктов и яиц; отстают заготовки мяса и птицы. Основная масса—больше 75% всего заготовленного—идет для общественного питания.

По линии обеспечения ж.-д. работников картофелем ОРСы за 1934 г. заготовили по централизованному плану 352 тыс. тонн (101,1% плана), заложено на хранение 249 тыс. тонн, что превышает количество заложенного на хранение картофеля в течение 1933 г. на 53 тыс. тонн. Хуже обстоит дело с заготовкой овощей: в 1934 г. овощей заготовлено 108 тыс. тонн, или 81% плана, а заложено на хранение с продукцией совхозов всего 130 тыс. тонн (больше, чем в 1933 г., на 46 тыс. тонн).

Приняв от бывшей транспортной кооперации 3 740 столовых, ОРСы выстроили 44 новых механизированных столовых в Челябинске, Топках, Бочкареве, Великих Луках, Ржеве, Лисках, Ховрине и других пунктах. Ряд мелких столовых был закрыт; на 1/VII 1934 г. сеть общественного питания состояла из 3 772 столовых.

Обслуживание железнодорожников общественным питанием в 1934 г. улучшается как количественно, так и качественно: охвачено на 22% больше, чем в 1933 г.,—2 700 тыс. чел. против 2 203 тыс. чел. (данные в том и другом случае на 1 августа). Во всех столовых имеются столы и уголки ударников.

Особенно выделяется постановка общественного питания на строительстве Москва—Донбасс: калорийность общих обедов из трех блюд без хлеба здесь достигает 1 095 калорий, а обедов ударников—1 825 калорий. Хорошо также работают столовые на ст. Долгинцево Екатерининской ж. д., на ст. Буй Северных ж. д. и на заводе имени 1905 года в Москве. Но в ряде пунктов питание остается еще неудовлетворительным.

За последние полгода на Юго-Западных, Екатерининской, Омской и некоторых других дорогах столовые стали развивать собственные заготовки, и все же неумение полностью использовать доброкачественные продукты для приготовления вкусной, питательной пищи продолжает оставаться серьезнейшим недостатком общественного питания на ж.-д. транспорте.

Предварительные итоги 1934 г. показывают расширение собственной продовольственной базы ОРСов. ОРСы ж.-д. транспорта имеют 554 совхоза, продукция которых в 1934 г. по сравнению с 1933 г. характеризуется данными таблицы на стр. 92 *.

* Цифры посева за 1933 и 1934 гг. в гектарах даны по фактической уборочной площади за вычетом погибшего урожая.

Значительно расширена также животноводческая база совхозов. Поголовье крупного рогатого скота увеличилось на 30%, в том числе коров на 11%. Всего в совхозах ж.-д. транспорта имеется 47,3 тыс. голов крупного скота и из них 22 тыс. коров. Овец и коз имеется 34,8 тыс. голов—втрое больше, чем в 1933 г., птиц—56,6 тыс. голов или в 2,8 раза больше чем в 1933 г.

Количество свиней в совхозах достигло 88 тыс.—на 37% больше, чем в 1933 г., из них 18 тыс. свиноматок. Число кроликов увеличилось против 1933 г. на 59% и составляет 153,2 тыс. штук.

Показатели	1933 г.	1934 г.
Овощи (га)	29 419	26 472
» (тонн)	164 632	217 496
Картофель (га)	28 560	34 960
» (тонн)	158 354	201 849
Зерновые (центнеров)	620 280	877 150
Кормовые (га)	110 443	137 278
Парниковые рамы (шт.)	234 057	329 955

За 9 месяцев 1934 г. совхозы получили молока 18,0 тыс. тонн или на 9% больше, чем за весь 1933 г., причем на рабочее снабжение сдано 12,9 тыс. тонн (на 17% больше, чем в 1933 г.). Мяса сдано 1 114 тонн, или 60% к 1933 г. (без общественного питания).

Развитие индивидуальных огородов рабочих, главным образом линейных, является также весьма серьезным подспорьем в улучшении материального положения железнодорожников. Индивидуальными огородами охвачено 649,5 тыс. чел., или 27% общего числа рабочих и служащих транспорта. Под огороды обработано 117 473 гектара, т. е. почти в 4 раза больше, чем в 1933 г., в том числе под овощи 30 979 гектаров, под картофель 55 447 гектаров, под бобовые и зерновые 31 047 гектаров. С индивидуальных огородов в 1934 г. получено около 310 тыс. тонн овощей и 444 тыс. тонн картофеля.

Особо должна быть отмечена подготовка ж.-д. транспорта по расширению хлебопечения и торговли хлебом в связи с отменой хлебных карточек.

Правительство обязало НКПС увеличить суточную мощность пекарен к 1/I 1935 г. на 196 тонн и к 1/II 1935 г. на 400 тонн, а также открыть 800 новых точек по торговле хлебом.

Задание правительства по расширению сети хлебопечения выполнено: построено пекарен и печей на 855,9 тонн. Что же касается торговых точек, то к 26 декабря 1934 г. 1 408 единиц уже были отстроены.

Для снабжения линейных железнодорожников организуется ежедневный развоз хлеба по мелким остановочным пунктам. Линейные будки и казармы прикрепляются к пекарням и ларькам МТС, совхозов и колхозов. Для снабжения путейских рабочих доорганизуется кустарная выпечка хлеба.

Культурно-бытовое и медицинское обслуживание

На строительство культурно-бытовых учреждений: клубов, яслей, столовых и т. п., было вложено за период с 1930 по 1934 гг. 69,1 млн. руб.

Проведен ряд серьезных мероприятий по оздоровлению условий труда, способствовавших значительному улучшению производственной обстановки и уменьшению числа травм с 140 случаев в 1930 г. (на 1 000 рабочих) до 111,4 случаев в 1934 г. На мероприятия по охране труда израсходовано 60,9 млн. руб.

Сеть врачебных амбулаторий и поликлиник на жел. дорогах расширена против 1930 г. на 204 единицы и составляет к 1934 г. 1 170 единиц. В числе амбулаторий на ж.-д. транспорте теперь функционируют 349 спецамбулаторий и поликлиник. Значительное развитие получили также учреждения по охране материнства и младенчества. Число женских и детских консультаций увеличилось с 218 в 1930 г. до 262 в 1934 г., яслей с 105 до 352, причем число коек в них увеличено с 3,4 тыс. до 12,5 тыс. и число детей с 13,5 тыс. до 32,3 тыс.

При заводах и депо за время с 1930 г. организовано 355 здравпунктов. Вместо фельдшерских приемных покоев и незначительного числа небольших дореволюционных «больничек» ж.-д. транспорт теперь имеет 249 правильно организованных участковых больниц на 40—50 коек каждая, в узловых же центрах имеются стационары с большим числом коек (200—600), в которых работают квалифицированные специалисты. Общее увеличение коечного фонда в больницах с 1930 г. составляет с 16,2 тыс. до 23,9 тыс.

Врачебного персонала в постоянных лечебно-профилактических учреждениях транспорта уже ко времени VI Съезда Советов было в несколько раз больше, чем в дореволюционное время (6 192 врача против 1 015 врачей в 1912 г. по всем железным дорогам). В последующие годы приток врачебного персонала, главным образом врачей-специалистов, на ж.-д. транспорт усилился, и в 1934 г. лечебные учреждения жел. дорог имели 9 985 врачей.

Рост больничной сети и увеличение числа медицинских работников позволили значительно расширить обслуживание больных. В 1930 г. ж.-д. больницы смогли обслужить 403,6 тыс. больных, а в 1933 г.—568,7 тыс. и в первом полугодии 1934 г. уже 290,9 тыс. больных.

Качество оказываемой врачебной помощи значительно улучшилось. Пережиток прошлого—лечение больных фельдшерами—заменяется врачебной помощью. Линейные амбулатории перестраивались в спецамбулатории, а последние в поликлиники. Значительно увеличено число вспомогательных установок при лечебно-профилактических учреждениях. Число рентгеновских кабинетов в 1934 г. доведено до 135, клиникодиагностических лабораторий до 210; в 1933 г. в лабораториях проделано 1 346 тыс. анализов. Физиотерапевтических кабинетов в 1934 г. имелось уже 195. При 65 лечебно-профилактических учреждениях открыты филиалы по переливанию крови. Специальные кабинеты при крупных 35 лечебных учреждениях обеспечивают изучение ревматизма, сильно развитого среди рабочих транспортников. Число зубоврачебных кабинетов в 1934 г. доведено до 893, а зубопротезных лабораторий до 111.

Для охраны здоровья детей и рабочих подростков в 1932 г. было организовано 1 351 колоний, лагерей и оздоровительных площадок, через которые прошло 164,3 тыс. детей и подростков; в 1933 г. таких оздоровительных учреждений имелось уже 1 859 и через них было пропущено уже 292,6 тыс. детей и подростков.

Улучшение медико-санитарного обслуживания железнодорожников и их семей лучше всего иллюстрируется снижением заболеваемости транспортного населения. Временная потеря трудоспособности по болезни на 100 рабочих составляла в 1931 г. 919,5, в 1932 г.—912,6, а в 1933 г.—891,7 человеко-дней. Заболеваемость на ж.-д. транспорте значительно ниже, чем в дореволюционное время.

Расходы по лечебно-санитарному обслуживанию транспортного населения возросли с 138,9 млн. в 1932 г. до 174,8 млн. руб. в 1933 г. и до 212,7 млн. руб. в 1934 г. (по плану). Капиталовложения на новое строительство в 1933 г. выполнены на сумму 13,4 млн. руб. и в 1934 г. (по плану) составляют 28,2 млн. руб.

Тем не менее организация лечебно-профилактической помощи на ж.-д. транспорте страдает все еще серьезными недочетами. Еще не изжиты полностью эпидемические заболевания. Санитарные условия и коммунальное благоустройство—питьевое водоснабжение, удаление нечистот, банно-прачечное дело—остаются еще больными местами в быту железнодорожников. Оборудование домов отдыха паровозных и кондукторских бригад, бараков и общежитий для грузчиков и временных рабочих недостаточно.

* * *

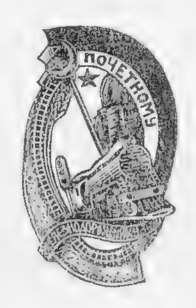
Подводя итоги достижений в области повышения производительности труда и заработной платы и улучшения материально-бытовых условий рабочих, необходимо еще раз и совершенно четко констатировать, что ж.-д. транспорт далеко еще не выполнил указаний партии и правительства. Несмотря на большую ра-

боту, проделанную в области регулирования заработной платы, до сего времени имеется ряд ненормальностей в оплате, и ряд групп рабочих и служащих (работники электростанций, телеграфисты, рабочие по ремонту пути и связи и др.) все еще продолжает оплачиваться не по производственной значимости предприятий, а по изжившей себя системе—поясам дороговизны, установленным в 1928 г. Эта уравнительная система оплаты ликвидирована, и зарплата установлена в зависимости от производственной значимости предприятий лишь для тех групп рабочих и служащих, которым была повышена зарплата в 1933 и 1934 гг., на основе специальных постановлений партии и правительства.

Начальники депо, станций, дистанций и мастера все еще недостаточно занимаются вопросами зарплаты и нормирования, в результате чего на некоторых предприятиях вопросы технормирования и зарплаты заброшены и имеют даже место обсчеты рабочих. Не ведется должной борьбы с обезличкой, текучестью рабсилы, низкой трудовой дисциплиной, большими простоями.

Быстрейшее использование этих резервов для серьезного поднятия производительности труда, улучшения качества работы и преодоления отставания ж.-д. транспорта продолжает оставаться центральной боевой задачей всех руководителей предприятий и всех широких масс рабочих и ИТР железнодорожников.

В борьбе за социалистическую организацию и производительность труда и за дальнейшее повышение материального и культурного уровня рабочих на основе шести условий тов. Сталина и исторических решений СНК и ЦК партии ж.-д. транспорт должен добиться решительного перелома в выполнении стоящих перед ним задач.



МАССОВАЯ ПОЛИТИЧЕСКАЯ РАБОТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ



В исторических постановлениях СНК и ЦК ВКП(б) о транспорте от 3 и 10 июля 1933 г. со всей резкостью подчеркнуто совершенно неудовлетворительное состояние партийно-массовой работы на ж.-д. транспорте.

Перед политотделами на ж.-д. транспорте, созданными по инициативе тов. Сталина, Центральным комитетом партии поставлены боевые задачи:

«На основе убеждения, мерами организационного и идейно-политического воздействия» обеспечить создание на транспорте «сознательной железной дисциплины» (Ленин), нового мощного подъема социалистического соревнования и ударничества; организовать дело подлинного овладения техникой ж.-д. транспорта коммунистами и беспартийными активистами; поднять на высший уровень всю партийно-политическую работу среди рабочих и служащих; добиться повышения идейно-политического уровня коммунистов и их ведущей роли на транспорте; поднять идейно-политический уровень беспартийных активистов, вести систематическую борьбу с классово-чуждыми и враждебными элементами; развернуть большевистскую самокритику, направленную против канцелярско-бюрократических методов в руководстве, обеспечить партийный глаз и контроль во всех областях ж.-д. транспорта, добиваясь укрепления единоначалия, безусловной исполнительности и ответственности во всех его звеньях.

Как выполняли политотделы за отчетный период эти задачи?

Немедленно после своей организации (в августе—сентябре 1933 г.) политотделы дорог и районов приступили к разоблачению и удалению чуждого элемента, к борьбе за усиление бдительности работников, организовали изучение и проверку знания

дисциплинарного устава, возглавили борьбу за развертывание соцсоревнования и ударничества, к XVII съезду партии организовали производственный поход имени тов. Сталина и Сталинский призыв ударников, выявили ряд «Изотовых» транспорта, получивших в 1934 г. ордена Союза: грозненский диспетчер Кутафин, машинисты—Томке, Солодкий, Вяргизов, путевой обходчик Акинфиев, нач. станции Кочетовка Комаров, инженер-строитель Киеня, смазчик Нагорский. Однако ряд политотделов не понял своих задач и взялся за непосредственное оперативное разрешение хозяйственных вопросов. Отдельные начальники политотделов сами стали лично сопровождать поезда, проталкивать вагоны и т. п., что неизбежно приводило к подрыву единоначалия и к подмене массовой политической работы голым администрированием.

XVII съезд партии, подвергнув суровой большевистской критике работу ж.-д. транспорта, в частности политотделов, с исчерпывающей полнотой вскрыл их ошибки и недочеты и потребовал перестройки работы.

По инициативе тов. Сталина ЦК партии в марте 1934 г. принял решение «для придания боевого оперативного характера всей партийно-политической работе в низовых производственных звеньях ж.-д. транспорта ввести в помощь политотделам институт парторганизаторов на станциях, в паровозных и вагонных депо и дистанциях пути».

В числе 2 385 парторгов, утвержденных ЦК ВКП(б) и отправленных на места, парторгов кустов станций—913 чел., парторгов дистанций пути—580 чел., паровозных депо—330 чел. ЦК ВЛКСМ направлены 400 комсомольских организаторов станций, депо.

Введение института парторгов значительно оживило массовую политическую работу на транспорте.

Основным методом мобилизации масс на выполнение задач, поставленных партией и правительством перед ж.-д. транспортом, является организация соцсоревнования и ударничества. Широкий размах получил начатый по инициативе ленинградских железнодорожников Сталинский призыв ударников.

Мобилизация широких масс рабочих на проработку решений XVII съезда партии, на выполнение решений ЦК и СНК о планировании перевозок, а также обращение слета ударников Донецкой дороги и тульских рабочих—дали новый толчок к массовому развитию соцсоревнования и ударничества.

ЦИК СССР учрежден значок «Сталинского ударника» на ж.-д. транспорте. Первые значки были выданы ста лучшим ударникам дорог Союза, вызванным в Москву на первомайские торжества.

По инициативе тульских рабочих было объявлено всесоюзное соревнование станций. На ряду с соревнованием между станциями политотделы взялись за организацию соцсо-

ревнования и ударничества внутри станций, между сменами, бригадами и отдельными работниками: стрелочника со стрелочником, составителя с составителем и т. д. Ряд политотделов, в целях оказания систематической помощи полевым станциям, прикрепил к каждой полевой станции партийный актив для ведения политической работы.

В результате реализации решений партии и правительства и развертывания соцсоревнования улучшилась работа станций: поднялась роль начальников станций, улучшилось планирование работы станций, усилилась борьба за выполнение планов перевозок.

Ст. Волноваха может служить примером того, чего можно добиться при дружной работе коллектива на основе соцсоревнования. Ст. Волноваха перерабатывает сейчас ежемесячно на 50 тыс. вагонов больше, чем в прошлом году. Бой вагонов на горке упал до минимума. Простой вагонов под коммерческими операциями при задании в 13 часов сокращен в августе и сентябре до 11,5 и 11,8 час.; простой транзитных вагонов за те же месяцы при задании в 5 часов снизился до 4,4 и 4,2 часа.

Многие станции начали работать более культурно. Произведена покраска зданий, очищены территории станций, пути, стрелки, организовано культурное обслуживание пассажиров.

Резко изменилось положение на Екатерининской дороге, по которой ЦК партии в своем решении от 1933 г. констатировал «позорный срыв плана перевозок по решающим грузам металлургии».

Общий размер погрузки на дороге увеличился по сравнению с прошлым годом на 26,5%. За хорошую работу дорога премирована.

Улучшилась также работа Курской дороги, занимавшей в 1934 г. по характеристике ЦК партии «одно из последних мест на ж.-д. сети». Простой вагонов на станциях погрузки и выгрузки снижен с 28,6 час. в январе до 20,6 час. в сентябре, простой транзитных вагонов—с 12 до 7 час. Процент выполнения погрузки по дороге значительно повысился.

В процессе соревнования станций был выдвинут и получил широкое распространение целый ряд новых методов эксплоатационной работы, дающих большой экономический эффект и способствующих мобилизации внутренних ресурсов и улучшению работы транспорта: метод грозненского диспетчера т. Кутафина — правильное формирование и организованное продвижение сборных поездов; метод ст. Ховрино — предварительная разметка составов на подходах; «фабричная марка», выдвинутая ст. Рыбное, повышающая качество формирования поездов и устанавливающая ответственность за обнаруженные дефекты и др.

Подведенные к XVII годовщине Октября итоги соревнования станций показали при наличии еще ряда недочетов общее улуч-

щение работы станций. За хорошую работу Центральным жюри премированы передовые станции Союза: ст. Ховрино Окт. ж. д., ст. Сортировочная Каз. ж. д., ст. Волноваха Екат. ж. д. и др.

Вместе с тем жюри признано, что ни одна станция полностью не выполнила всех условий соревнования, поэтому первая премия никому не присуждена.

Для улучшения работы паровозного парка было организовано всесоюзное соревнование паровозных депо и заводов, вокруг которого политотделы и партийные организации депо развернули широкую массовую работу.

Организованные по предложению Политуправления производственные совещания о каждом паровозе, становящемся на ремонт, значительно повысили качество ремонта паровозов. В Курганском депо например проведено 48 производственных совещаний на паровозах. По Западной ж. д. проведены производственные совещания на паровозах: в августе—на 286 паровозах, в сентябре—на 394, в октябре—на 298 паровозах.

В ряде депо Курской дороги (Тула-I, Москва-I, Москва-Горьковская, Москва-Павелецкая) в связи с соревнованием проведена более тщательная расстановка людей по бригадам. Паровозы прикреплены к определенным ремонтным бригадам. Внедряется бригадная марка. Развертывается борьба за исправный инструмент, за сохранность станков, за культурный цех (лаборатории Москва-I, Узловая и др.) и т. п. Введены паспорта на готовность паровоза к зиме.

Массовая работа вокруг соревнования депо и заводов развернулась по всем дорогам. Центральным жюри премированы как лучшие депо: Электродепо Сев. ж. д.—второй премией, Днепропетровск и Мурманск—третьей премией, депо Кавказская, Карталы и Лозовая—грузовыми машинами. Кроме того премирован ряд паровозных бригад. Однако ряд депо работает еще плохо, и состояние паровозного хозяйства остается неудовлетворительным, что особенно ярко сказалось в зимние месяцы.

Для развертывания массовой работы по выполнению плана ремонта пути Политуправлением организованы внутридорожные соревнования между дистанциями пути.

В результате соревнования развернулась борьба за качество ремонта и сохранность пути. Широко распространилась общественная приемка каждого километра пути рабочими других служб и территориальными организациями, взаимная проверка околотков, внутрибригадная проверка выделенными инспекторами по качеству, организация шефства колхозников над километрами, что оказало практическую помощь путевому хозяйству. В связи с недостатком материалов на ряде дистанций пути началась мобилизация внутренних ресурсов.

После опубликования обращения ко всем путевым обходчикам орденоносца тов. Акинфиева Политотдел Октябрьской

дороги поставил перед партийными организациями дистанций пути задачу—сделать это обращение достоянием каждого рабочего-путейца и на его основе организовать соревнование среди путевых обходчиков дороги. Парткомы дистанций пути выделили группы коммунистов, которые обходили сторожевые дома, беседовали с путевыми обходчиками, проводя читку и разъяснение письма тов. Акинфиева.

На М.-Бел.-Балт. дороге было организовано 350 бригад по проверке пути.

В результате такой сплошной взаимопроверки выявились новые прекрасные работники-ударники, до сих пор неизвестные. Активную помощь путейцам оказали машинисты, смазчики, стрелочники, домашние хозяйки, которые проверяли путь на крупных узлах и станциях. На третьей дистанции пути (Вязьма) в бригаду были включены пропагандисты и беседчики, которые одновременно с проверкой вели разъяснительную работу среди рабочих.

Интересный опыт проводит Минераловодская дистанция пути, где создается учебно-путевая колонна, для которой Сев.-Кавказским крайкомом ВЛКСМ мобилизовано 200 чел. Колонна путем теоретических занятий и практических работ по ремонту пути будет готовить из молодежи кадры путеобходчиков и бригадиров-комсомольцев.

Пример большевистской борьбы за выполнение хозяйственных задач показали политотделы и парторганизации строительства магистрали Москва—Донбасс. Многие коммунисты и комсомольцы показали прекрасные образцы выполнения и перевыполнения плана: машина тов. Хведча, бригадира экскаватора № 56, за все время работы не имела ни одной аварии; бригада тов. Евлакова на Касторенском участке все время перевыполняет план.

Подобные же образцы дает и ряд других бригад на строительстве магистрали.

Однако не везде социалистическое соревнование и ударничество получили должное развитие, и, главное, нет должного учета и систематической проверки ударничества и договоров по соревнованию, недостаточно обобщается и передается отстающим опыт лучших бригад, станций, депо, недостаточно выделяются передовики-ударники, а потому и не обеспечивается подтягивание отстающих.

Проводимый по решению Президиума ЦИК СССР от 17/IV 1934 г. конкурс горсоветов на лучшую помощь ж.-д. транспорту значительно усилил внимание территориальных организаций к нуждам транспорта и выдвинул ряд передовых горсоветов (Тула, Сталинград, Горловка, Сталино, горсоветы Белоруссии, некоторые районные советы Москвы и Ленинграда и др.), которые оказали существенную помощь транспорту. В ходе конкурса

горсоветы организовали шефство городских предприятий над отдельными станциями, стрелками, поездами и пр.; средствами горсоветов благоустроен ряд вокзалов, асфальтированы и озеленены привокзальные площадки, оживилась работа транспортных секций, расширилась сеть и улучшена работа депутатских групп на станциях, депо и др., во многих местах горсоветы улучшили культурное и коммунально-бытовое обслуживание железнодорожников.

Политотделы немедленно после утверждения и опубликования дисциплинарного устава взялись за организацию его изучения, проверку его усвояемости и мобилизацию масс на вопросах укрепления трудовой дисциплины. Однако в деле укрепления дисциплины много еще вопиющих искривлений. Практика борьбы многих хозорганов с нарушениями дисциплины идет пока больше по линии наложения дисциплинарных взысканий, причем эти взыскания часто налагаются огульно и бюрократически, в то же время поощрений хороших работников очень мало.

Нач. станции Батраки умудрился в течение 3 месяцев наложить 300 различных взысканий, а поощрить только одного работника.

На ст. Александровск (Екатерининской ж. д.) один из диспетчеров имел 49 взысканий, а дежурный по станции—даже 71.

Слабо выполняется пункт устава, дающий право начальнику, если работник в течение года не имел случаев нарушения дисциплины, изымать из трудового списка ранее наложенные взыскания. Очень часто получившие взыскание даже не знают о наложенном взыскании, приказ о взысканиях не вывешивается на видном месте.

Работа политотделов, партийных и профессиональных организаций в деле борьбы за трудовую дисциплину также недостаточна. Она ограничивается обычно проработкой случаев отдельных аварий и нарушений трудовой дисциплины на рабочих собраниях. Недостаточна работа по предупреждению происшествий и нарушений дисциплины. Там же, где такая работа ведется, где применяется метод поощрения и ведется необходимая разъяснительная работа по вопросам дисциплины, количество нарушений значительно падает.

Ряд партийных организаций Казанской дороги—станции Рыбное, Бронницы, Авсюнино, Дулево, Перово, Сортировочная, Куровская—добился того, что укрепление дисциплины стало делом всей парторганизации, всего коллектива рабочих и служащих станции.

На ст. Бронницы в течение 3 месяцев не было ни одного нарушения труддисциплины. На ст. Рыбное в результате укрепления трудовой дисциплины в октябре и ноябре 1934 г. совершенно ликвидировался бой вагонов на горках.

Низкая трудовая дисциплина является одной из основных причин большого количества аварий и крушений на железных дорогах. Так на Юго-Восточной дороге за 9 месяцев 1934 г. из общего количества аварий 93,4% происходит по вине агентов дороги—паровозных бригад, составителей, стрелочников и др. На Сев.-Кавказских дор. 64% всех происшествий происходит по вине паровозных бригад.

Примерно такое же положение и по другим дорогам.

Рост количества аварий в 1934 г. по сравнению с 1933 г. свидетельствует о том, что большинство политотделов и партийных организаций до последнего времени не обеспечили необходимого перелома в этом вопросе.

Борьба за трудовую дисциплину, борьба с аварийностью не стала еще составной частью повседневной работы политотделов и партийных организаций транспорта. Эта работа пока еще носит кампанейский характер. Политотделы после своей организации взялись за выявление и удаление с транспорта чуждого элемента, проверку знания дисциплинарного устава и техзнаний, но не довели этой работы до конца. Другие вопросы оттеснили эти важнейшие вопросы на задний план.

По Пермской дор. при непосредственном и активном участии подора и политотделов отделений проведена аттестация работников дороги. Выявлено и уволено свыше 1 100 чужаков. Из прошедших аттестацию 610 командиров оставлены в занимаемой должности 470, повышены в должности 19, уволены 23, подлежат замене 69.

По Юго-Восточной жел. дороге изгнаны с транспорта 962 чел., проверены люди, связанные с движением, и т. д.

По Южно-Уральской дор. разоблачены и изгнаны с транспорта по службе движения 583 чел., из них 43 чел. комсостава.

Подором Мурманской проведены в ряде мест производственные совещания на станциях с привлечением лучших ударников всех служб для разбора имевших место аварий и разоблачения виновников. На станциях, в депо, вагонных и паровозных участках, дистанциях пути вводятся доски позора для занесения на них виновников аварий. Резко поставлен вопрос о нарушении трудового законодательства в связи с большим количеством сверхурочных. Организована проверка техминимума и знаний правил технической эксплоатации и т. д.

Подобная же работа проводилась и на других дорогах.

В борьбе за улучшение работы транспорта одно из главнейших мест занимает вопрос об улучшении материально-бытовых условий рабочих и служащих.

Борьба политотделов и парторганизаций за улучшение рабочего снабжения шла прежде всего по линии борьбы с засоренностью ОРСов, хищениями и т. п., а также по пути развития

пригородного хозяйства и индивидуального огородничества, улучшения общественного питания и т. д.

В последнее время политотделами в связи с директивами КПК и Политуправления была проведена большая работа по проверке и подготовке кадров ОРСов, подготовке и проведению решения пленума ЦК ВКП(б) об отмене хлебных карточек.

Политотдел Закавказских дор. провел в сентябре профдень, посвященный вопросам рабочего снабжения и общественного питания. Кроме того по всей дороге было организовано 500 самопроверочных бригад, в которых участвовали 2 000 чел., проверено 96 столовых.

Политотдел Сев.-Кавказских дор. провел обследование работы трех ОРСов—Грозненского, Тихорецкого и Кавказского. Вскрыты систематические растраты и хищения в Грозненском ОРСе, в которых участвовали 207 работников. Виновные отданы под суд. В Грозненском районе назначена досрочная чистка членов и кандидатов партии.

Проведена массовая проверка работы райорсов и укреплены партийные и комсомольские организации райорсов и на Моск.-Бел.-Балт., Западных, Казанской, Северных и других ж. д.

Серьезное внимание уделили политотделы и парторги улучшению жилищных условий рабочих. Отремонтированы в первую очередь квартиры лучших ударников. Проведено переселение ряда ударников из плохих квартир в хорошие. Приняты меры к коллективному снабжению рабочих дровами. Проделана большая работа по озеленению рабочих поселков и т. д. Широко развернут на ряде дорог ремонт рабочих общежитий.

Подор Курской провел почти повсеместное обследование состояния бараков и рабочих жилищ рабочими бригадами. Последние одновременно с осмотром зданий составляли конкретные планы работы.

Большую работу по организации ремонта рабочих жилищ провел подор Пермской. По Пермскому отделению отремонтированы 242 рабочие квартиры, по Чусовскому отделению—636 рабочих квартир, по Тагильскому отделению—425 квартир, по Свердловскому отделению—559 квартир, по Красноуфимскому—541 квартира, по Егоршинскому—170 квартир.

Значительную работу по улучшению рабочих квартир провел политотдел Средне-Азиатской дороги при помощи территориальных организаций.

Политотделы после своей организации энергично взялись за проверку практики проведения в жизнь решения ЦК ВКП(б) о заработной плате и вскрыли ряд безобразий и извращений в этой области.

Проведенная политотделом Юго-Западной дороги проверка вскрыла, что на ст. Жмеринка удержание подоходного налога производится по старой (прошлогодней) таблице, с рабо-

тающих производятся бóльшие вычеты, чем то установлено постановлением правительства.

Политотдел Троицкого отделения (Ю.-Уральской дороги) провел проверку правильности выдачи заработной платы рабочим, в результате чего выявлено грубое извращение постановления ЦК и СНК о зарплате железнодорожников. На ст. Троицк неправильно взыскивались культсбор и подоходный налог. Неправильно оплачивались весовщики.

Ряд грубых извращений и злоупотреблений вскрыт и на других дорогах.

По всем вскрытым извращениям политотделы приняли меры к их устранению и привлечению виновных к ответственности.

Основным содержанием работы среди молодежи на транспорте являлись: вопросы укрепления трудовой дисциплины, воспитания из молодежи ударников, создания и организации бригад комсомольско-молодежных производственных участков, станций, поездов и т. д. и физкультурной работы.

После IX пленума ЦК ВЛКСМ комсомольские организации значительно усилили борьбу за трудовую дисциплину. Перед всей комсомольской организацией была поставлена задача добиться ударной работой комсомольцев снятия с них дисциплинарных взысканий. За полгода по 8 дорогам сняты взыскания с 991 человека.

Комсомольские организации провели большую работу по очищению рядов ударников от лжеударников и воспитанию из молодежи и комсомольцев действительных ударников.

Большое внимание комсомольские организации уделили созданию и организации образцовой работы комсомольских и молодежных участков. Только по 15 дорогам имеется 2 118 молодежно-комсомольских производственных участков, из них 30 станций, 71 поезд, 399 паровозов, свыше 100 смен и т. д. Образцовые культурные поезда, созданные по инициативе комсомола (первый образцовый поезд организован комсомолкой Марией Орловой на М.-Бел.-Балт. ж. д.), являются лучшими по обслуживанию пассажиров. Большинство комсомольско-молодежных участков перевыполняет производственные задания.

Большую роль в улучшении вагонного хозяйства ж.-д. транспорта сыграла мобилизация 5 000 комсомольцев на работу смазчиками. За год своей работы «пятитысячники» показали себя лучшими смазчиками.

Для поднятия интереса молодежи к изучению техники своего дела и создания общественного мнения вокруг задачи овладения техникой комсомол организовал сдачу общественно-технического экзамена, в основу которого был положен техминимум. По неполным данным 10 дорог из 52 582 комсомольцев сдало общественно-технический экзамен 18 355 чел.

«Легкая кавалерия» комсомола оказала огромную помощь политотделам в борьбе с бюрократами и жуликами в аппарате транспорта. На 13 дорогах сейчас имеется около 10 тыс. «легких кавалеристов». Как пример работы легкой кавалерии можно привести рейд по магазинам на Западной дороге. В этом рейде участвовали 384 чел., были проверены 299 магазинов. Кроме того легкой кавалерией были проведены рейды по вопросам рабочих жилищ, подготовки транспорта к перевозкам зерна и пр.

Для повышения военно-технических знаний молодежи комсомольская организация транспорта развернула работу по сдаче военно-технического экзамена. На 10 ноября 1934 г. по всему транспорту сдали нормы «Готов к труду и обороне» 45 026 чел., ворошиловских стрелков—31 756, норму «Готов к санитарной обороне»—20 521 чел. Сдали все нормы военно-технического экзамена 4 346 чел.

Раньше на транспорте не было ни одной парашютной вышки, сейчас построены 13 парашютных вышек и заканчивается постройка 17 вышек, уже проделали прыжки с парашютом 9 480 чел. Сдали зачеты по автомотору 2 144, авиомотору—213 чел., мотодрезине—62 чел., паровозу—15 660 чел.

Массовая работа партийных организаций вокруг соревнования станций, депо, дистанций пути захватила не только рабочих, но и их жен. Многие жены рабочих включились в соревнование на помощь своим мужьям. Местами участие жен рабочих в работе транспорта выросло в большое массовое движение. Особо широкие размеры это движение приняло на Ср.-Азиатской дороге, в 1-м отделении Казанской ж. д. в 4-м отделении Северных дорог, 4-м отделении Мурманской дороги и на других дорогах.

Первым этапом работы активисток-домохозяек была борьба за улучшение бытовых условий рабочих.

Однако работа домашних хозяек далеко не ограничилась бытовыми вопросами. Включившись в соревнование станций, домохозяйки показали хорошие образцы работы на стрелках.

Большую помощь домохозяйки в ряде мест оказали в деле улучшения обслуживания пассажиров и в борьбе с хулиганством.

Выявилась тяга домохозек к овладению техникой. На Ср.-Азиатской дороге техучебой в кружках охвачены десятки домохозяек. Многие из них подготавливаются на работу стрелочников, весовщиков, конторщиков. Есть среди них узбечки, таджички, туркменки, казачки. На Мурманской дороге организована специальная женская станция Плесозеро, занимающая по ударной работе одно из первых мест.

До организации политотделов по всей сети ж. д. при эксплоатационных районах издавалось не свыше 100 газет и несколько многотиражек. В настоящее время издаются: 28 дорожных политотдельских газет с тиражем в 345 тыс., 140 районных

газет, выходящих через день, с тиражем 350 тыс., и свыше 300 многотиражек на заводах, станциях, депо, дистанциях пути с тиражем 300 тыс.

Дорожные и районные газеты широко развили рабкоровское движение на транспорте. В большинстве дорожных газет количество рабкоров достигает 250—300 чел.

За год работы политотделов сильно возросла сеть газет эксплоатационных отделений; 17 из них выходят на местных языках (украинском, грузинском, узбекском и др.). Некоторые выходят на двух языках (русском и местном).

Большое развитие получили на транспорте за время существования политотделов ежедневные стенгазеты. Это движение начало развиваться после 15 марта 1934 г. на опыте депо ст. Попасная, где вышел первый номер ежедневной стенгазеты «Наш паровоз». На М.-Бел.-Балт. имеются 75 ежедневных газет. Октябрьская дорога имеет около 600 стенгазет, из них много ежедневок.

***

Политотделы за время своего существования добились известных положительных результатов в развертывании массовой политической работы. Однако недостатки, отмеченные XVII съездом партии, до сих пор еще не изжиты. Отставание массовой политической работы от хозяйственных задач является и сейчас характерным для большинства дорог, что служит одной из основных причин неудовлетворительной работы ж.-д. транспорта. В работе политотделов еще много шумихи, заменяющей систематическую, повседневную, кропотливую, черновую работу. Далеко еще недостаточна борьба политотделов за укрепление трудовой дисциплины и единоначалия как основных условий улучшения работы ж.-д. транспорта и сокращения крушений и аварий на железных дорогах. Совершенно недостаточна политическая работа с командным составом. Недостаточно руководство политотделов работой профессиональных и комсомольских организаций. Все еще слаба связь многих политотделов с территориальными организациями.



Содержание

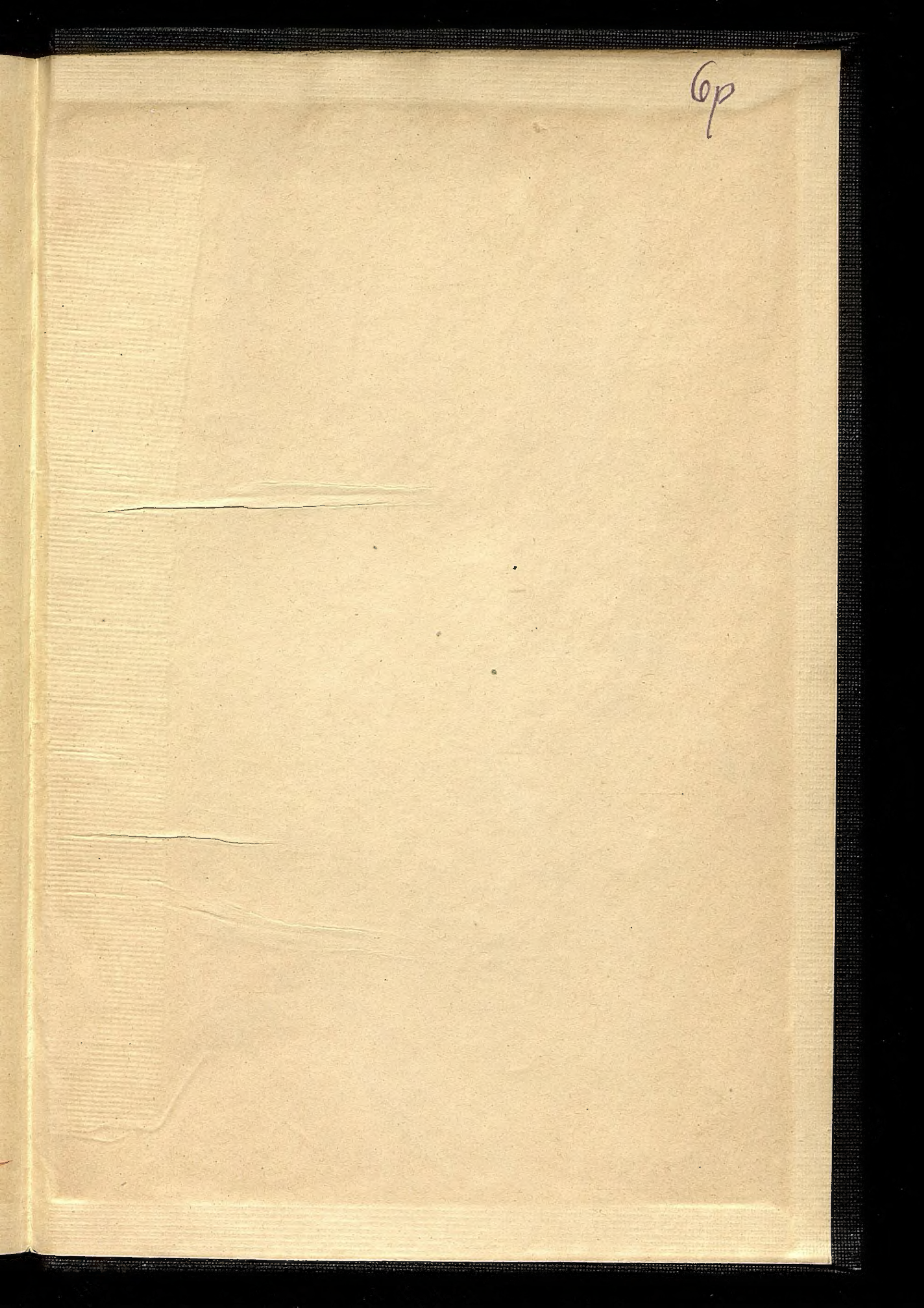
СХЕМА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С. С. С. Р.

С ПОКАЗАНИЕМ Ж.-Д. ЛИНИЙ, СДАННЫХ В ЭКСПЛОАТАЦИЮ ЗА ВРЕМЯ С 1917 г. ПО 1934 г. И НАХОДЯЩИХСЯ В ПОСТРОЙКЕ

ЛИНИИ, СДАННЫЕ В ЭКСПЛОАТАЦИЮ

ЛИНИИ, НАХОДЯЩИЕСЯ В ПОСТРОЙКЕ

ВТОРЫЕ ПУТИ В ПОСТРОЙКЕ


6p

